

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果		
									制度の現状	措置の分類	該当法令等
1	3月22日	5月2日	5月31日	交通	緊急通行車両手続きの簡素化	<p>【具体的内容】 大規模かつ広範囲にわたる災害の際の緊急通行車両手続きを簡素化すべきである。 【提案理由】 現状、緊急通行車両の確認は、車両単位での「事前登録」が原則となっているが、東日本大震災のような大規模かつ広範囲にわたる災害の場合、事業者の社用車で足りず、レンタカーを借りて物資の輸送を行うこともあるため、「事前登録」による緊急通行車両の確認を得ることが困難な状況にある。従って、有事の際には、緊急通行車両の確認を簡素な手続きで受けられるようにすべきである。 ※例1:通信事業者等災害時の社会インフラの復旧作業に従事する事業者であればすぐに緊急通行車両の確認を受けられる。 ※例2:被災地に支援物資を運搬する小売り事業者に対して、緊急通行車両許可証を一括交付する。</p>	日本経済団体連合会	内閣府、警察庁、総務省	現行制度下で対応可能	災害対策基本法第76条第1項 災害対策基本法施行令第33条第1項	<p>緊急通行車両の事前届出をすることができる車両は、指定公共機関(災害対策基本法第2条第5号に基づき政府が指定する公益的事業者を営む法人等をいう。)及び指定地方公共機関(災害対策基本法第2条第6項に基づき都道府県が指定する公益的事業者を営む法人等をいう。)等(以下「指定公共機関等」という。)が保有するもののほか、災害発生時に契約等に基づき他の団体から調達するものも含まれています。 指定公共機関等にあつては、災害対策基本法の規定に基づきその業務に係る防災に関する計画を作成するに当たつて、災害対策基本法の規定に基づきその業務に係る防災に関する計画において、事前届出を行つていただきたいと考えています。 もつとも、災害の発生場所や規模等により、指定公共機関等が事前届出を行った車両だけでは災害応急対策等を十分に実施できないような場合には、事前届出を行っていない車両についても迅速に被災地へ向かうことができるよう、その時点の状況、車種の推移等に応じ緊急通行車両の確認等の事務についても柔軟に対応してまいりたいと考えています。 なお、具体的な提案があれば関係省庁へ直接御相談ください。</p>
2	3月22日	5月2日	5月31日	交通	限定近海区域における内航船の航行基準の緩和	<p>【具体的内容】 内航船が燃料の消費やリードタイムの面で、より効率的に航行できるよう、沿海区域の水域について、20海里以内とされている範囲を拡大すべきである。 【提案理由】 国際航海上に従事しない船舶として、1996年7月に新規に「限定近海船」が規定され、沖縄、八丈島、宮古～樺崎間(青森県東海岸沖)が航行可能となった。また、同年12月には、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直線化が実施された。 しかし、沿岸資格船舶については、原則として上記を限った水域では沿岸から20海里以内の航行を義務付けられており、非効率な航行となっていることから、安全航行の担保できる範囲内(例えば50海里)まで沿海区域を拡大すべきである。 20海里が規定された時点と現時点を比べると、船舶電話の進歩(VHF船舶電話→衛星船舶電話)により、沿岸から20海里超のアリアにおいて連絡が途絶えることはなくなったこと、堪航性やレーダー等航海機器の発達によって船舶の性能が向上していること、巡視船の速力等の性能向上や空からの救助体制が整備されたこと、状況の改善が見られる。なるべし(直線に近い航行が可能となれば、航海距離の短縮につながるため、省エネが実現するほか、航海時間自体も短縮されるので、輸送リードタイムの短縮にもつながり、コスト低減等の経済上のメリットも大きい。 本件については、規制・制度改革における方針(平成23年4月8日閣議決定)において、沿海区域の部分的な拡大について平成23年度検討開始、平成24年度結論とされているところであるが、関係者の要望をしっかりと反映させる形で検討を進めるべきである。</p>	日本経済団体連合会	国土交通省	対応	船舶安全法第2条～第5条、第9条 船舶安全法施行規則第1条第7項、第5条	<p>内航事業者等より、厚岸崎沖、鹿島灘、伊勢湾沖、飛鳥沖及び金沢沖の5海域に係る航行区域見直しに関する要望がなされ、平成23年4月に閣議決された「規制・制度改革に係る方針」において、政府の制度・規制改革の一環として沿海区域の一部拡大について検討を進めることされました。これを踏まえ、学識経験者、内航関係者等から成る「沿海区域の一部拡大に関する検討会」を設置し、安全性を確保した上で沿海区域の一部拡大を行うことが可能であるか検討を行ったところ、当該海域について沿海区域の一部拡大することが適当であると結論が出されたことから、船舶安全法施行規則の一部改正により措置する予定です。(平成25年6月公布、施行予定)</p>
3	3月22日	5月2日	7月31日	交通	トラック、トレーラーの車検期間延長	<p>【具体的内容】 ①車両総重量8トン以上のトラック・トレーラーの自動車検査証の有効期間を「初回2年」とすべきである。 ②車両総重量8トン未満のトラックについては、2回目以降の車検有効期間を2年とすべきである。 【提案理由】 車両総重量8トン以上のトラック、トレーラーにおける自動車検査証の有効期間は初回の車検を含め、一律1年(8トン未満は初回のみ2年間)となっている。このことから限定近海船・近海区域を航行区域とする船舶のうち本邦の周辺の水域のみを航行する船舶においても船舶料理工資格者を乗船させている。しかし、①技術革新を背景に、営業用トラックの性能や品質が飛躍的に向上していることに加え、国土交通省の定めるより3カ月毎の定期点検整備が義務化されている②道路整備の充実に加え、速度規制や拘束時間への対応強化等の時代環境の変化に伴い、従来に比べエンジンへの負荷軽減環境が進んでいる③労働人口減少と環境問題を背景とした鉄道輸送や船輸送へのモーダルシフトが進む中で、営業用トラックの走行距離が短縮化されている等、トラックの安全性が高まっていることから、車検期間を延長すべきである。</p>	日本経済団体連合会	国土交通省	対応不可	道路運送車両法第48条、58条、61条	<p>事業用トラックの場合は、 ・衝突安全に関する性能や品質は向上しているが、消耗品や経年劣化による部品の耐久性には変化がないこと、 ・定期点検整備は義務化されているが実施率が低いこと、 ・年平均走行距離が長く、不具合率が高いこと、 等から、現行の車検期間1年(車両総重量8トン未満のものは、初回のみ2年)に設定しています。 この車検期間の延長について、これらの状況に変化がない現状では困難と考えています。</p>
4	3月22日	5月2日	7月31日	交通	限定近海船舶料理工資格の緩和	<p>【具体的内容】 1000GT以上の限定近海船に限り、沿海船と同様に船舶料理工資格船員の乗船義務を不要とすべきである。 【提案理由】 船舶料理工に関する省令第1条により、遠洋もしくは近海区域を航行する1000GT以上の船舶については、船舶料理工資格を持つ船員の最低1名以上の乗船が義務付けられている。このことから限定近海船・近海区域を航行区域とする船舶のうち本邦の周辺の水域のみを航行する船舶においても船舶料理工資格者を乗船させている。しかし、①技術革新を背景に、営業用トラックの性能や品質が飛躍的に向上していることに加え、国土交通省の定めるより3カ月毎の定期点検整備が義務化されている②道路整備の充実に加え、速度規制や拘束時間への対応強化等の時代環境の変化に伴い、従来に比べエンジンへの負荷軽減環境が進んでいる③労働人口減少と環境問題を背景とした鉄道輸送や船輸送へのモーダルシフトが進む中で、営業用トラックの走行距離が短縮化されている等、トラックの安全性が高まっていることから、車検期間を延長すべきである。</p>	日本経済団体連合会	国土交通省	対応不可	船員法第80条	<p>陸上から隔離され、かつ、閉鎖空間で労働及び生活を行う船舶において乗組員に対して衛生的かつ栄養十分な食事が適切に供給されることは、乗組員の労働環境及び船舶の航行の安全の確保上、極めて重要ですが、仮に船内において適切な食糧の供給が行われない場合、船内において感染症、食中毒等の事態が発生する結果、船員の生命・健康に重大な影響が及ぶとともに、船舶の航行上必要となる船舶組織体制の維持に支障が生じるおそれがあります。 このため、陸上の医療処置が速やかに実施されるのが困難である等の船舶において食糧の供給が行われない場合、船内調理の経験及び食品衛生等の専門的知識・技術を有し食糧の管理及び調理を適切に行うことができる者である船舶料理工が行うこととし、船内における感染症等の発生を予防を図っています。 なお、平成18年3月に海員学校の司ちゅう・事務課が廃止されましたが、事業者の要望等を踏まえ、平成23年4月に船長等による能力証明を廃止したのに続き、同年9月には調理士等の資格受取者に必要な乗船経験期間を短縮する等の要件緩和を行うことにより、船舶料理工資格の取得を容易にし、船舶料理工の確保を図ってきたところである。</p>

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
5	3月22日	5月2日	7月31日	交通	瀬戸内海航路内通行規定の緩和	<p>【具体的内容】海上交通安全法第4条において、巨大船(LOA200m以上の船)は特定の海域において航路内を通行することが義務付けられている。しかし、瀬戸内海では伝統漁法である「こませ網漁」により航路が閉塞し、船舶の航行が妨げられる事態がしばしば発生している。海上交通安全法第4条を見直し、漁労船を回避する為にはやむを得ない場合は航路外の航行を認め、この状況を解決すべきである。</p> <p>【提案理由】海上交通安全法第4条では、巨大船(LOA200m以上の船)は特定の海域において航路内を通行することが義務付けられている。しかし、瀬戸内海地域では伝統的な定置網漁の一種である「こませ網漁」が行われており、漁の最盛期には設置された漁網により航路が閉塞し、船舶の航行が妨げられる事態が度々発生している。こませ網漁により航路を閉塞することで、船舶の航行が出来るため「沖待ち」を強いられる船舶が発生するとともに、荷主の企業が船舶に対し、滞船料を要求されている。日本水産業内人連合会Webページによると、平成21年度は合計79隻の船舶がこませ網漁の影響により運航調整を強いられる。また、平成22年2月22日付「中国新聞朝刊」によると、香川県内に工場を持つ企業各社は、平成21年度に合計約1億2000万円の滞船料を用船社に支払うことになったと伝えている。現在、瀬戸内海中央にある水島港は港湾法により国際バルク戦略港に指定されている。しかし、こませ網漁による航路閉塞問題が今後解決されないならば、水島港は韓国(釜山港)や中国(上海港)といった海外の大規模ハブ港に対抗していくことは難しいと考えられる。この問題を解決するために海上交通安全法第4条を見直し、漁労船を回避する為にはやむを得ない場合は航路外の航行を認める必要があると考える。こうした取り組みを通じて、瀬戸内海地域の漁業と流通の共存を図り、水島港を国際戦略港として発展させていくことができると考える。</p>	日本経済団体連合会	国土交通省	海上交通安全法第4条においては、一定の長さ以上(長さ50メートル以上)の船舶が航路の付近を航行しようとするときは、航路を航行しなければならないこと等を規定しています。	対応不可	海上交通安全法第4条、海上交通安全法施行規則第3条	海上交通安全法第4条は、一定の長さ以上の船舶が航路付近を航行する場合の航路航行義務を規定し、さらに、同条のただし書きにおいて、海難を避けるため又は人命若しくは他の船舶を救助するためやむを得ない事情があるときは、航路航行義務が課せられないことを規定しています。同法においては、船舶交通がふくそうする海域に航路を定め、その航路を航行する船舶の交通規則を規定することで、船舶交通の安全を図っており、例えば、航路を横断する船舶は、航路を航行する船舶の進路を避けなければならない等の規定があります。そのため、比較的小型の船舶を除き、全ての船舶が航路を航行することしなければ、せっかくの交通規則が意味を成さないものとなります。また、仮に巨大船が航路の外側を航行する場合には、操縦性能の悪い巨大船が、他の船舶の進路を避けなければならない状況も発生することになり危険です。このように、航路航行義務は、罰法が定める交通方法の中でも基本となる極めて重要なものであることから、その適用除外については限定的なものとシテ同法第4条のただし書きのとおりとさせていただきます。単に巨大船が漁らう船を回避するために航路外を航行することを認めた場合、秩序ある船舶交通を維持できなくなるおそれがあり、ご提案の内容に対応することは困難であると考えております。
6	3月22日	5月2日	7月31日	交通	東京国際空港の発着枠における規制値の緩和	<p>【具体的内容】東京国際空港の国際ハブ空港としての機能強化に向けて、発着枠に設けられている規制値を緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】東京国際空港の発着枠については、以下の通り各種の規制値が設けられている。 (a)15時間あたりの発着便数(出発方向別にも便数規制あり) (b)15分あたりの発着便数 各規制値は管制処理能力を踏まえて定められており、定時運航に寄与しているものである。しかし、スライディングスケール(運用方向別の滑走路処理容量算定シミュレーション)の導入・深化等により規制値を部分的に緩和できる余地が残されている。規制値の緩和により、利用者の使いやすいつ時間帯にダイヤを設定できる。また、機材繰りに余裕がもたらす定時運航に寄与するといった効果も期待できることから、国際ハブ空港としての機能強化にも資するものである。</p>	日本経済団体連合会	国土交通省	<p>昼間時間帯(06:00-22:55)の規制値は以下のとおりです。 ・1時間当たりの発着回数の上限值(出発回数/到着回数) 06:00~06:55: 40回/5回 07:00~07:55: 35回/5回 08:00~21:55: 37回/37回 22:00~22:55: 5回/40回</p> <p>・1クォーター※(15分間)当たりの発着回数の上限值:それぞれ10回 ただし、06:00~07:55の出発、21:00~22:55の到着の上限値は11回(隣接する時間帯を含め連続しないこと) ※クォーターとは1時間を4分割にしたものの一つ 第1クォーター:00, 05, 10分、第2クォーター:15, 20, 25分、第3クォーター:30, 35, 40分、第4クォーター:45, 50, 55分</p>	検討	航空法第107条の3 国土交通省通達「東京国際空港における発着調整基準に係る運用基準」(東京国際空港の発着枠の利用について)、「東京国際空港における発着調整基準について」	1時間当たりの発着回数については、空港運用の償還率を検証しつつ、平成26年の国際線ターミナルの拡張工事に併せて40回に増やす予定です。なお、5分当たりの上限値については、ダイヤの平準化を図り、定時性を確保しつつ、安全かつ円滑な空港の運用を確保する観点から設定しているものであり、増加は困難です。
7	3月22日	5月2日	7月31日	交通	事業用航空機の修理改造検査の緩和	<p>【具体的内容】航空法で定められている修理改造検査について、検査・合格済の機器と同じ型式の機器であれば、製造番号が異なっても修理改造検査を不要とするべきである。</p> <p>【提案理由】航空写真撮影などの事業用航空機に新たな機器などを搭載する場合、航空法第16条の修理改造検査を受け合格する必要があるが、既に検査・合格済の機器と同じ型式の機器であっても、製造番号が異なる機器を搭載する場合には、再度の修理改造検査が発生する。修理改造検査は、簡単な場合でも時間が1ヶ月ほどかかり、費用も数十万円から数千円かかる。しかも、その間、当該航空機は稼働することができない。例えば、迅速性を要する災害対応業務時に航空カメラなどの機材が故障すると、同型の代替機材を確保していたとしても、修理改造検査のために作業が中断されるといった問題が生じる。航空測量業界で主に業務として活用している、航空写真カメラや航空レーザ装置など、同型の代替機材を搭載しても航空の安全性に支障がないと考えられる機材については、一度修理改造検査に合格している機材と型式が同じであれば、代替品の検査を不要とすることが求められる。これにより、緊急性の高い業務等に無用な中断が生じなくなるほか、人件費なども含めた検査費用等のコストの削減が期待できる。</p>	日本経済団体連合会	国土交通省	航空運送事業の用に供する航空機で客席数が30又は最大側陸重量が15,000kgを超える飛行機及び回転翼航空機の改造を行う場合は、その計画及び実施について国土交通大臣の検査(修理改造検査)を受け合格しなければならない。上記以外の航空機の改造又は大修理を行う場合は、修理改造検査を受ける改造又は修理を行う場合も同様です。航空機整備改造認定を取得した事業場で修理又は改造を実施した場合で、確認責任者がその業務の範囲内において耐空性又は環境適合性の基準に適合することを確認したときは、修理改造検査は不要となります。予備品証明を受けた予備品を用いて修理を行う場合(騒音及び発動機の排気物)に影響がある修理を除く)及び航空法施行規則第14条に基づきその仕様について国土交通大臣の承認を受けた機器を搭載する場合は、修理改造検査は不要です。	現行制度下で対応可能	航空法第16条	既に修理改造検査にて検査・合格済の機器と同じ型式の機器を装備する場合であっても、原則、修理改造検査が必要ですが、その仕様について国土交通大臣の承認を受けた機器を搭載する場合や予備品証明を受けた予備品を用いて修理を行う場合は、修理改造検査が不要とされております。
8	3月22日	5月2日	7月31日	交通	追加型式設計変更手続きの簡素化	<p>【具体的内容】航空機設計国である米国においてSTC(Supplemental Type Certification:追加型式設計変更)が承認された場合、日本国での承認手続き(検査、審査)については、米国の基準が一致している部分をBASA(Bilateral Aviation Safety Agreement)に基づき省略することができるとされている。</p> <p>【提案理由】航空機の設計を変更する手段の1つとしてSTCという手法がある。STCの利用には、航空機設計国である米国にSTCを申請、承認された後、日本国でもSTCを申請、承認される必要があるが、日米で重複した承認を受ける手続きとなっている。現在、日本国と米国は設計に関する相互承認について、二国間取り決めとなるBASAを締結しており、航空機品の耐空性の証明・試験に関する相互承認が可能となっている。このBASAをさらに有効に活用し、日米で基準が一致している部分については、日本での承認手続きを省略できる取扱いとするよう要望する。相互承認の対象範囲を広げることができれば、手続きや作業の大幅な効率化が期待できる。</p>	日本経済団体連合会	国土交通省	型式証明をうけた航空機について、航空機設計者以外の者が当該航空機的设计変更を行う場合には、国は当該設計変更について追加型式設計承認(STC)を行う場合、米国等と締結した相互承認協定では、片方の国(例えば米国)が承認したSTCに基づきもう一方の国(日本)がSTCを行う際は、最終的な承認を行うこととなっています。	現行制度下で対応可能	航空法第13条の2	「航空の安全の増進に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定」 米国がSTCを承認している場合、相互承認協定に基づき、米国の証明内容を活用し、日本における検査を簡略化し審査に要する時間・負担の軽減を図ってきています。今後、米国STCを活用した審査の時間・負担の軽減が一層図られるよう、STC変更時の手続きの簡略化など、当該審査手続きの更なる明確化を行いました。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
9	3月22日	5月2日	7月31日	交通	乗務員室又は客室と隔離されていないヘリコプターにおける貨物室への危険物搭載要件の見直し	<p>【具体的内容】</p> <p>ヘリコプターには、その構造上、貨物室(貨物搭載場所)が乗務員室又は客室と隔離されていない機種が多くある。</p> <p>その場合、構造上貨物室(貨物搭載場所)は乗務員室又は客室の一部とみなされるため、危険物の搭載が出来ない。乗務員の他に貨物担当者を同乗させること等に対応し、一部危険物の搭載を可能とするよう要望する。</p> <p>【提案理由】</p> <p>航空法における危険物は消防法等と比較して範囲が広い。例えば、防虫スプレー、カセットコンロ用ガス、ライター、消火器、医薬品等様々な生活物資が危険物とされているが、それらについて法令上の梱包容量や数量を満たしていても、構造上貨物室(貨物搭載場所)が乗務員室又は客室と隔離されていない場合は搭載することができない。</p> <p>ヘリコプターは、一般旅客の移動以外に、山間部や島嶼等といった僻地への生活物資の輸送、災害時などの復旧資材の輸送など重要かつ迅速な社会インフラである。しかし、この要件によって有効活用が出来ていない状況にある。例えば、乗務員の他に貨物担当者を同乗させるといった対応により、こうした危険物の搭載を可能とするよう要望する。</p> <p>要望の実現によって、僻地での生活の質の上、山間部や洋上施設における保守の合理化、災害時などの早期復旧における効果等が見込まれる。</p> <p>具体的な例:ライター、マッチ、ペンキ、アルコール飲料、灯油、軽油、ガソリン、タイヤ、ドライアイズ、防虫スプレー、カセットボンベ、医薬品、バッテリー、発電機、漂白剤、農業など</p>	日本経済団体連合会	国土交通省	航空機による危険物輸送は、空中を飛行するという航空機の特異性から、消防法ではなく国際標準に基づく航空法の規定により輸送の安全性を確保しています。	現行制度下で対応可能	航空法第86条 航空法施行規則(昭和27年運輸省令第58号)第194条第2項第5号 航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示(昭和58年運輸省告示第572号)第18条第2項	ヘリコプターの客室とは隔離されていない貨物室による危険物輸送については、ご提案にあった乗務員の他に貨物担当者を同乗させるなどの安全対策を取っていることを確認することにより、現行制度において既に輸送が可能とされております。
10	3月22日	5月2日	7月31日	交通	操縦士学科試験の受験機会増について	<p>【具体的内容】</p> <p>操縦士学科試験について、既に米国や中国で導入されているコンピューター化を図ることなどにより、受験が随時実施できる体制とすべきである。</p> <p>【提案理由】</p> <p>現行、操縦士の学科試験の実施は年6回が原則とされている。また、資格によっては年3回の受験機会に限られるものもある。</p> <p>学科試験の随時の実施により、事業者の事業計画に応じたタイムリーな操縦士養成が図られ、航空運送事業の糧となる操縦士の養成が従来に比べて短期間でできることとなる。また、今後想定される操縦士不足に対してもフレキシブルな対応が可能となる。</p> <p>本要望については、「航空の安全分野における技術規制のあり方の検討について(報告書)」において、「平成24年度中を目途に、学科試験のコンピューター化に関する諸外国の実状等を調査し、我が国への導入の可能性や導入に当たり必要となる検討事項の抽出を行う。」とされているところであり、早急に検討をすすめ、結論を得るべきである。</p>	日本経済団体連合会	国土交通省	操縦士の学科試験の実施は原則として年6回(定期運送用操縦士資格に係る試験は原則として年3回)、時期・場所を公示し実施しています。	検討	-	学科試験のコンピューター化等による試験の随時受験については、諸外国の実状等の調査を行い、課題(公平性確保のための問題数、予算、システム開発等)の抽出を行ったところです。今後、これらの課題を踏まえ、導入の可能性について検討する予定です。
11	4月11日	5月2日	7月31日	交通	二輪自動車から側車付き二輪自動車への改造について	<p>二輪自動車から側車付き二輪自動車への改造時、二輪自動車の制動装置の技術基準に適合しているデーターの提出を求められる。下記理由にて、改造時の審査は二輪自動車の制動装置の技術基準に適合しているデーターの提出は不要とし、継続検査及び構造等変更検査等による検査のみとして頂きたい。(1)改造自動車の届出先及び添付資料等一覧表(5-17)関係)に依ると「二輪自動車から側車付き二輪自動車に変更を行うもの」の制動能力計算書の添付書類は「駐車ブレーキのみ」となっており、二輪自動車の制動装置の技術基準に適合しているデーターの提出は求められていない。(2)使用過程において制動装置は制動方式を変更しない限り、部品の変更は自由であり改造自動車としての申請は必要はない。二輪自動車の制動装置の技術基準に適合している時の状態の維持を求められていない。使用過程においては継続検査及び構造等変更検査等による検査の基準に適合していれば良い事になっている。(3)二輪自動車の制動装置の試験費用は大変高額で有り、消費者に掛かる負担が大変大きい。試験機関に問い合わせたところ下記の様な回答でした。「二輪車の制動試験の費用については、試験項目によって異なりますが、約80万円～120万円ぐらいで行っておりますが、内容によっては、190万円ほどかかる場合もございます。」という事でした。その他費用も含めると一台試験するのに200万円以上掛かってしまう事も有り試験費用が余りにも高額で有り、一般消費者に係る負担が大変大きい。(4)二輪自動車の制動装置の試験の危険性が大変高く安全性に問題がある。試験は受験者が乗車しながら、普通での急制動、車輪ロック試験、フット試験等、危険性が高くプライダーではない一般市民がこの試験を受けることになり大変危険である。以上の理由にて、二輪自動車から側車付き二輪自動車への改造する場合受験時高額で危険な、二輪自動車の制動装置の試験データーは不要とし継続検査及び構造等変更検査等による検査の基準に適合して頂くこととして頂きたい。</p>	(有)コロファイ	国土交通省	車両の性能を大きく変えるような改造(制動装置のシステムなど)を行う場合には、事前に書面による審査を行った上で現車審査を実施しています。	対応不可	・道路運送車両法第41条 ・道路運送車両の保安基準第12条 ・道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第83条、第93条、第161条 ・道路運送車両法第74条の2(自動車検査独立行政法人の審査) ・審査事務規程(別添)改造自動車審査要領(自動車検査独立行政法人)	保安基準は、自動車の安全性や公害発生防止を確保するために定められており、自動車の検査では、その適合性の審査を行っています。 ・道路運送車両法第74条の2(自動車検査独立行政法人)の審査の1つとして、現車が実際に制動装置の技術基準に適合している旨を証明する資料の提出等を求めており、省略することは困難であると考えています。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果		
									制度の現状	措置の分類	該当法令等
12	3月28日	5月2日	7月31日	交通	タクシー運賃審査における審査基準のあり方について	<p>【具体的内容】 平成21年10月「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」が施行され、それに伴い運賃の審査が厳格化され、その運賃審査基準として国土交通省より運賃 最終改正平成22年「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金の認可申請の認可基準について」が発出されたが、この運賃の内容は平成14年に制定された。初乗り運賃値上げ算定の計算の基準を適用している。(ほんの一部改正されたのみで運賃値上げの為の基準である)よって貴会議の行っておられる運賃による規制の撤廃に賛成である。</p> <p>【提案理由】 運賃の内容は、標準能率事業者(1車2人制の原則勤務会社)30社以下(初乗運賃680円の会社であり原価が高い会社)を抽出しその標準能率事業者の原価(一部を除く)を適正な原価とみなして、高い運賃を設定する際の有利な計算をするようになっている。(企業努力等は加味しない)。このような運賃の計算基準が、タクシー特措法の本来の目的に合致しているとは思えない。特措法の目的である適正化及び活性化を図るならば、自動認可運賃の下限を下回る運賃(下限割れ運賃)の認可に関する審査をする際の計算基準については、初乗運賃値上げ算定の計算の基準であるその適正に計算するのではなく、個々の事業者ごとに、個々の企業努力を認めることにより、より低廉な運賃を利用者(消費者)に提供して利用者に利益還元をし、需要を喚起することによって活性化が図られると思う。この運賃の弊害として、企業努力によりHV(ハイブリッド車)を導入することにより修繕費の削減をしている会社の努力は認められず、修繕費は標準能率事業者の修繕費を計上され原価を上げられる。また、代表取締役が運行管理業務を行い、運行管理業務部分を運行管理費用として技巧資金に計上しても認められず役員報酬に計上され、減じた技巧資金は認められず、標準能率事業者の技巧資金を計上される。いわゆる二重計上の原価計算をされ原価が増加し運賃に転嫁される。この運賃の計算は机上計算にすぎず、市場経済の原理を加味していないものである。経済市場は需要と供給のバランスによりその価格は決定されるものであり、その価格を規制によって決めるときではないと思う。よってこの運賃の撤廃を求めると同時に、運賃による行政指導には断固反対する。</p>	ワンゴインタクシー協会 国土交通省	「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について」は、一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理における、運賃改定の要否の判定、運賃及び収入の算定等に係る方針やなお、自動認可運賃の下限を下回る運賃の審査における原価の査定については、燃料油脂費、車両償却費、金融費用等については、事業者による差異を認めている一方、人件費、車両修繕費等については差異を認めないことを定めています。	対応不可	「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃審査における原価算定については、企業努力が認められるよう、事業者による差異を認める費用項目を設けているところ等。しかし、費用項目のうち人件費や車両修繕費等は労働条件や安全の確保に結びつくものであるため、これらの費用項目については事業者間で差異を認めず、地域平均である標準能率事業者の経費で計上することが適切であると考えます。ただし、事業者による差異を認めない経費のうち申請で認められる費用項目に計上されている分については、除外して計上しています。なお、本件は係争中案件となっております。	
13	4月9日	5月2日	7月31日	交通	タクシー250キロ規制の見直しと高速走行規制の撤廃	<p>平成21年10月に「タクシー特別措置法」が施行され、タクシー乗務員の労働環境の改善目的で翌年1月1日より自動乗務員の最高乗務距離が近畿指定地域では250kmと定められた。本来この最高乗務距離規制は、輸送の安全と乗務員の過労防止という観点から施行された規制であるが、大阪地域の規制が他の地域と比べて極めて短く設定されている。その結果労働時間があるに違いないケースが多く発生し、売上・賃金の減収となり経営を圧迫している。このような現状から250km規制の見直し及び高速走行規制の撤廃を強く求める。この最高乗務距離規制は近畿運輸局が250km全国でも最も短く設定されており、他の地域が高速走行距離を除外しているのに対して近畿の場合は50kmを超えて初めて距離除外の対象となっていない。大阪市場の場合は高速利用距離の90%以上が50km未満の距離であり全て乗務距離に加算される。この規制の根拠となるデータは近畿運輸局が一方的に集めたという結果に過ぎず、データそのものの信頼性は向示されていない。近畿運輸局が1日250km走行規制をするため後付計算によって公正で客観的な計算方法とは言えない。これはまさしく低額運賃(ワンコインタクシー)の大半が自動乗務の排除を目的とした規制であるが利用者の事情など具体的な検討など全く見られない。その結果乗務距離の依頼を受けても営業できないのが現状である。具体的には関西空港に2回往復した場合など、その時点で最高乗務距離が250kmに達し、出庫してからわずか4時間あまりに仕事を終わらせ、営業所に帰ってくるケースもある。業務量にすれば本来まだ乗務できる時間なのに仕事をしなくても出来ない現実があり国民の権利を侵害されている。2012年4月29日関西自動車道で発生した高速ツアーバスの事故で国土交通省は野放し状態であったツアーバスに対して、専門家による「高速ツアーバス等過労運転防止検討会」を設置しこの程、最終報告書が示された。その新基準では最高乗務距離はお客を乗せてから昼間2500km夜間400kmとの新基準となった。これと比較しても営業所を出て帰ってくるまでの全走行が含まれる250kmのタクシー規制とは明らかに違う。近畿運輸局が何の根拠もなく決めたこのような規制は断固撤廃して下さい。</p>	ワンゴインタクシー株式会社 国土交通省	<p>旅客自動車運送事業運輸規則(省令)第22条では、地方運輸局長において、タクシー事業者が運転者に対し遵守させるべき乗務距離の最高限度等を定めることとして、「旅客自動車運送事業運輸規則」の解釈及び運用について(運賃)において、地域の指定の考え方、乗務距離の最高限度の設定方法の例等を定めています。これらの省令及び運賃に基づき、近畿運輸局長は、大阪府域交通圏において、乗務距離の最高限度を定める地域とし、次のとおり公示しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務距離の最高限度 250km(自動勤務運転者の場合) ・乗務距離には、高速自動車道及び自動車専用道路(以下「高速自動車国道等」という。)を利用した距離も含むものとする。ただし、高速自動車国道等を1回の利用において連続して50km以上利用した場合にあつては、当該利用の距離にかかわらず、50kmを利用したものとみなして乗務距離に算入するものとする。 	検討	<p>平成25年7月4日、大阪地方裁判所の判決において、タクシーの最高乗務距離規制そのものは、輸送の安全確保という立法目的に照らして必要かつ合理的であること、及び大阪府域交通圏について、最高乗務距離規制を講じる地域として指定したことは、近畿運輸局長による合理的な裁量に基づくものと認められました。</p> <p>一方、自動勤務の乗務距離の最高限度を250キロメートルと設定する際(用いた計算方法、及び高速自動車国道等を利用した場合の乗務距離の扱い)については、合理性を欠き違法との判断が示されたところ等。</p> <p>当該判決を踏まえ、近畿運輸局において、より適切な方法で最高限度の数値を算出したうえで、これに基づいて新たな公示を行うこととし、そのための検討を開始しました。</p>	
14	4月22日	6月6日	7月31日	交通	国際運転免許証	有効期間が1年とのことだが、日本国内での運転免許証残存有効期間と合わせるべきと考える。	個人	警察庁	道路交通に関する条約(以下「ジュネーブ条約」という。)附属書10に規定する自動車等に係るジュネーブ条約第24条第1項の運転免許証で公安委員会が発給するもの(以下「国際運転免許証」という。)の有効期間は、当該国外運転免許証の発給の日から起算して1年とされています。	対応不可	ジュネーブ条約第24条第1項に規定する国際運転免許証の有効期間は、国際条約よりその発給の日から1年とされていることに基づき、我が国において発給される国外運転免許証の有効期間についても、同様とその発給の日から起算して1年としているものです。したがって、国際的な相互主義の観点から、当該有効期間を変更することは困難であると考えられています。
15	5月15日	6月6日	7月31日	交通	歩行者天国など地域活性化イベントで道路を使用する際の許可基準の明確化	歩行者天国など地域活性化のため地域ぐるみでイベント等を行う際、所轄警察署への道路使用許可手続きや道路占有許可手続きについて、事前相談受付など申請者の負担軽減が図られているところがあるが、現実にはなかなか許可されないケースもあるため、事前相談段階で指導・助言すべき許可条件(判断基準を明確化するとともに、手続期間の短縮化を図ること。	日本商工会議所	警察庁 国土交通省	<p>一般交通に著しい影響を及ぼすようなイベント等を開催するため道路を使用する者は、所轄警察署長の許可を受けなければならないとされています。また、道路の構造又は交通に著しい影響を与えるようなイベント等を開催するため道路上に物件等を設け、継続して道路を使用する場合には、道路管理者の許可を受けなければならないとされています。</p>	現行制度下で対応可能	<p>道路交通法第77条 道路法第32条</p> <p>警察としては、今後とも道路使用許可手続の円滑化につき、管轄警察署において事前相談を受けるなどにより、申請者の負担軽減に取り組んでまいりたいと考えております。また、道路の構造又は交通に著しい影響を与えるようなイベント等を開催するため道路上に物件等を設け、継続して道路を使用する場合は、道路占有許可が必要となります。道路占有許可の判断に当たっては、道路の構造又は交通への影響等に照し、道路管理者が個別具体的に判断することが必要であることから、個別の事業に対する許可のための基準を警察庁から一律にお示しすることはできません。</p> <p>また、道路の構造又は交通に著しい影響を及ぼすようなイベント等を開催するため道路上に物件等を設け、継続して道路を使用する場合は、道路管理者が個別具体的に判断することが必要であることから、個別の事業に対する許可のための基準を一律にお示しすることはできません。なお、路上イベントに伴う道路占有許可の一般的な基準については、平成17年3月17日付「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占有の取扱い」において示されています。</p> <p>国土交通省としては、今後とも道路占有許可手続の円滑化につき、早めの事前相談などにより、申請者の負担軽減に取り組んでまいりたいと考えております。</p>

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	当該法令等	措置の概要(対応策)
16	5月27日	7月26日	7月31日	交通	臨時民間試験空域の設定	当該空域を離陸した試験機の効率的な試験を可能とするため、臨時で試験空域を設定できるよう規制を緩和する。	愛知県、名古屋商工会議所、中部経済連合会	国土交通省	民間訓練試験空域は、航空法第九十五条の三の規定により、自衛隊の使用以外の航空機が、専ら曲折飛行等又は操縦練習飛行等を行う空域として国土交通大臣が告示で指定する空域であり、当該空域において上記の飛行を行うときは、国土交通大臣に訓練試験等の計画を通報し、その承認を受けなければならないこととされています。 民間訓練試験空域の国土交通大臣による指定にあたっては、運航者の要望も踏まえつつも、訓練試験飛行等を行う航空機とその周辺空域を飛行する航空機との間における安全間隔の確保を前提としているところであります。	対応不可	航空法第九十五条の三	飛行試験等について、安全確保のために既存の民間訓練試験空域で行うこととされておりますが、それによる対応が困難な場合には、要望内容、他の運航者に与える影響等を考慮し個別に対応を検討しています。 今回ご要望の愛知県・岐阜県周辺上空の空域は、中部国際空港等を発着する航空機が飛行するほか、西日本等の空港と東京国際空港及び成田国際空港とを結ぶ航空機が飛行する航空交通の要衝として過密かつ幅狭うございます。また、近畿沖周辺空域についても西日本、沖縄地方と東京国際空港及び成田国際空港を結ぶ航空機、東南アジア方面と北米方面とを結ぶ航空機が飛行する航空交通の要衝となっていることから、要望空域への民間訓練試験空域の設定は困難です。
17	7月26日	8月22日	10月1日	交通	過疎地における自治体バスによる貨物運送に係る規制緩和	市町が運行するコミュニティバス等において、地域の実情に応じて、効率的な貨物運送が可能となる「有償での貨物輸送(バ)旅客の予約がない便での貨物のみの運送」を行うことができるよう、弾力的な運送を可能とする。 【支障事例】 民間バス事業者(一般乗合旅客運送事業者)については、道路運送法82条により、「旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。」と規定されているが、市町が運行するバスは、それを可能とする道路運送法上の規定がない。 そのため、生活物資や農産物等は、有償又は荷物のみの貨物運送ができない。	愛媛県	国土交通省	貨物の運送を有償で行う場合は、原則として貨物自動車運送事業法に基づき事業許可を得た上で、事業用自動車により運送する必要がありますが、例外的に、道路運送法第82条において、「一般乗合自動車運送事業者(乗合バス事業者)上でのみ旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物の有償運送を認めています。	検討を予定	道路運送法第82条	自家用有償旅客運送における旅客の運送に付随した貨物の有償運送については、乗合バス事業制度を参考にしつつ、輸送の安全性の確保や利用者の利益の保護を前提とした上で、実現可能性の有無等について検討します。
18	8月29日	11月1日	11月15日	交通	道路運送法に基づく審査基準の問題点について	道路運送法第4条に基づく「一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び認可等の申請に関する審査基準」によれば、1営業所における必要車両は、常用車5両と予備車1両の計6両が必要となる。過疎地や交通空白地帯、地域の実情に応じて最低車両の減車は認められているが、都市と過疎地を結ぶ乗合高速バスの場合認められない。 【具体的な例】 弊社が運行するYOKAROバスは、人口145万人の福岡県福岡市と長崎県平戸市や大分県竹田市など過疎地を結ぶ高速乗合バスである。今年8月の法改正に伴い、これまでの「貸切事業」から「乗合事業」への変更となった。貸切事業の場合は、同一県内に最低6両があれば、営業所ごとの車両を制限するものはない。乗合事業の場合は、上記の審査基準により営業所ごとに最低6両を確保しなければならない。 YOKAROバスの乗合事業変更に伴い、弊社は、新たに長崎県の佐世富営業所、大分県の竹田営業所と臼杵営業所を新たに申請し許可を得た。申請の際、ただし書きにある実情に合わせた保有車両として、営業所ごとの必要車両数の減免を九州運輸局旅客第一課に問い合わせたが、高速乗合バスは想定された範囲に含まれないことから、原則通りの車両を手配するよう指導された。運用上の問題から更に長崎県諫早市に諫早営業所を申請予定しているが、車両の台数で困惑している。 【改善点】 会社全体の保有台数の最低を6台とし、各営業所での保有台数は、過疎や空白地帯等の地域制限を削除し、沿線地域の実情に合わせた台数とすることを望む。 上記のように根本的な改革が困難な場合、1営業所における最低保有車両は、過疎地と都市部を結ぶ高速乗合バスであっても、実情にあった保有車両とすることを望む。	有限会社SOUDA	国土交通省	一般乗合旅客自動車運送事業の許可に際しては、事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであるか、事業の運行に適切な計画を有するものであるかなど観点から審査をしており、最低車両数については、1営業所ごとに最低5両の常用車及び1両の予備車を配置することとしています。 この点、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合や過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保される認められる場合については弾力的な運用をしているところであります。	現行制度下で対応可能	道路運送法第4条、第5条、第6条 道路運送法施行規則第4条	昨年4月の開越高速ツアーバス事故を踏まえ、本年8月の新高速乗合バスへの移行に際しては、運行事業者の明確な責任の下で安全運行の徹底が図られるよう、各営業所における車両数も含めて厳格に審査を行い、事業を適確に遂行する能力のある事業者に対して許可を行ったところである。 一方、新高速乗合バス事業者が過疎地と都市部を結ぶ路線を新設する場合等にあつては、最低車両数について、沿線地域の実情や当該路線の状況等も踏まえ、事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保される認められる場合には、柔軟に対応することとしています。
19	9月13日	11月1日	11月15日	交通	排気量500cc以上の4輪バギー・ATVでの公道走行	排気量500cc以上の4輪バギー・ATV(以下ATV)が公道で走行できるように、法改正で頂くようお願い致します。 ■ATVの有効性 1) バイクと比べ走行が安定している(スリップ等) 2) チェーンなど雪道対策をすれば雪道の走行が可能 3) 荷物搭載時に安定性がある ■なぜ500cc以上のATVが求められるのか ATVは車体から体を露出して走行するという点では、バイクと似ているため、爽快感がある。上記に記載したATVの有効性も考慮すると、産業用途での活用も見込まれる。しかし現状では排気量が500ccまでと制限があるため、出力面でユーザーの要求に満たない面がある。 ■500cc以上のATVのメリット 1) 汎用性がありさまざまなシーンでの用途に使用できる。 2) 農畜地域での作業機械 東北など降雪地域で冬季に乘れるATVは消費者への訴求力がある。 3) 国内メーカー品の普及 すでに海外向けにはATVが販売されている。ホンダ、ヤマハ、 ■現状の問題 排気量500ccのATVはミニカー登録することで公道走行可能であるが、それ以上の排気量のATVは適合する分類がなく普通自動車扱いとなり実際には登録は現実的ではない。(抜付け的に小型特殊自動車として登録する例もある) ■その他 ・500ccATVが普及せず、国内メーカーも国内向けの販売を縮小している。 ・競争が外国産(主に中国)が国内で販売されている。 粗悪な外国産品は故障が多く消費者保護の観点から国内メーカーによる品質の高いATV生産が望ましい。現在、社会実装されている超小型自動車はガソリン車の場合、排気量125ccと想定されているようですが、この枠にATVも入れてほしいです。	個人	国土交通省	観光客等の回遊性向上や交通弱者対策にも資する新たなカテゴリーの乗り物の普及等のため、平成25年1月に保安基準等の一部の緩和を行うことができる制度(超小型モビリティ認定制度)を創設したところである。 (http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr_000043.html)	現行制度下で対応可能	道路運送車両法第40条、第41条 道路運送車両の保安基準第55条第1項、第56条第1項及び第57条1項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを定める告示第1条第5号	前述のとおり、平成25年1月に保安基準等の一部の緩和を行うことができる制度を創設したところである。ご提案の車両(排気量500cc以上の4輪バギー)が本認定制度の対象車両に該当する場合は地方運輸局へご相談下さい。
20	9月13日	11月1日	11月15日	交通	二次占用手による道路占有申請の免除に関する運用の徹底	【(具体的内容)】 光ケーブル本線区間における二次占用手による道路占有申請の免除について、国連に関しては運送が行き届いており運用が確立されているものの、地方自治体等においては各地域によって運用が統一されていないため、地方自治体等への周知・徹底を図っていただきたい。 【(提案理由)】 光ケーブル本線区間における二次占用手による道路占有申請の免除について、国連に関しては運送が行き届いており運用が確立されているものの、地方自治体等においては各地域によって運用が統一されていないため、	民間企業	国土交通省	一般の自由な通行を本来の目的とする道路に、工作物等を設けて継続して道路を使用することは、多少なりとも通行の支障になり得ることから、道路本来の目的との調整を図るため、道路管理者の許可を受けなければならないこととしています。	現行制度下で対応可能	道路法第32条 道政発第31号(平成11年3月31日) (最近改正:平成23年12月28日国連判第16号)	「電気通信設備等の共同収容のうち許可を受けた管路の所有者等が当該許可に基づく権利及び義務の範囲内で行う他の電気通信事業者等の電気通信設備等の設置に係る取扱いについて」(平成11年3月31日建設省道政発第31号)は、平成17年3月24日及び平成23年12月28日に一部改正を行っており、その際においても各都道府県、政令指定都市担当部局あて通知し、併せて管内道路管理者に対しても周知を依頼したところであります。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
21	9月13日	11月1日	11月15日	交通	二次占用户による河川占用手続きの簡略化	(提案内容) 河川区域において、光ケーブル本線区間における二次占用户による占用申請を、道路占用と同様に免除することを検討していただきたい。 (提案理由) 同じ占用形態にもかかわらず、道路においては、光ケーブル本線区間における二次占用户を行う際の道路占用申請が免除されているが、河川区域においては免除されておらず、河川区域のみ申請が必要であり、申請手続きに時間を要するため。	民間企業	国土交通省	河川空間を占用する場合は、占用許可が必要となっている。	対応不可	河川法第24条	河川における収容は、当面河川管理者が使用する予定のない管路(収容空間)を開放するものであり、当該空間を排他・独占的に利用するのであれば占用許可が必要と考えます。
22	9月13日	11月1日	11月15日	交通	電気通信事業者の敷設する通信線(路線)の道路占用申請の簡素化	(提案内容) 同一のスパイラルハンガー内に通信線を増設する場合など、既設の通信線と敷設条件が同一である場合については、道路占用申請を届出のみでよいものとする等、手続きの簡素化、事業者負担の軽減を図っていただきたい。 (提案理由) 既に通信線が敷設されている区間に通信線を増設する場合、ルート・地上高などが同じであっても、改めて道路占用申請を行う必要があり、書類作成・提出の手間がかかる上に許可までの時間も要するため。	民間企業	国土交通省	一般の自由な通行を本来の目的とする道路に、工作物等を設けて継続して道路を使用することは、多少なりとも通行の支障になり得ることから、道路本来の目的との調整を図るため、道路管理者の許可を受けなければならないこととしています。	現行制度下で対応可能	道路法第32条、第33条	道路管理者による道路占用許可にあたっては、道路を占用しようとする物件が道路法第33条第1項の基準を満たし、道路の交通又は構造に著しい支障を及ぼすことのないよう(通信線については数量の増加により道路の構造に与える影響がないか等)個別に判断する必要があります。 このため、ご提案中例示の既設の通信線と敷設条件が同一である場合であっても占用申請を届出のみとするはできませんが、道路占用許可手続に関しては、これまでも添付書類を必要最小限のものとするなど簡素化の徹底を図ってきたほか、平成23年12月28日(光ファイバ)について同種の事業者にご縁貸しを行う場合、一次占用户の占用目的の変更許可を不要とし、道路管理者との包括協議により合意文書を締結することで、以降の手続は届出のみで足りることとするよう簡素化し、占用申請者の負担軽減に努めてきたところです。 また、同日付で道路占用許可手続の簡素化及び一層の弾力化についてあらためて各道路管理者あて通知したところです。
23	9月13日	11月1日	11月15日	交通	電線共同溝の占有権の質的向上に関するルールの構築	(提案内容) 電線共同溝の有効利用と、後参入事業者等への迅速な貸出・譲渡を実現するため、電線共同溝の占有権の他企業への質的向上を図るルールを構築していただきたい。 (提案理由) 電法(電線共同溝の整備等に関する特別措置法)に規定された後参入・占有権譲渡手続きに長時間がかかり、迅速な工事の開始に支障が生じている。また、電線共同溝は長期計画(50年)のもとに構築されているが、長期にわたる需要予測は難しく、占有権(参入条数)の不足/余剰が一部で生じている。	民間企業	国土交通省	電線共同溝の整備等に関する特別措置法第11条により、電線共同溝の収容能力に余裕がある場合には、道路管理者の許可を受けて、事後入溝することができることとしております。 また、同法第15条により、道路管理者の承認を受けて、既占用户の権利の譲渡を受けることができることとしております。	検討を予定	電線共同溝の整備等に関する特別措置法第11条、第15条	電線共同溝への事後入溝及び既占用户の権利の譲渡に係る手続きの支障について詳細は不明ではありますが、事後入溝に係る道路管理者の許可については、電線共同溝の管理等に支障を及ぼすおそれがないかを審査するためのものであり、引き続き制度を維持していくことが必要であります。 なお、既占用户の権利の譲渡に係る道路管理者の承認については、「電線共同溝の占有許可に基づく権利の全部又は一部の譲渡に係る承認の取扱いについて」(平成9年3月14日付け道路局路政課長通知)において、電線共同溝の整備等に関する特別措置法第15条第1項に基づく権利譲渡の承認の取扱いを定めていることと併せて、電線共同溝占有権の質的向上に関するルールの設定については、その要否も含め、具体的な質的向上の多寡等を踏まえた上で検討することが必要と考えます。
24	9月13日	11月1日	11月15日	交通	年末年始・年度末における路上工事の抑制措置の緩和と継続	(提案内容) 年末年始などは利用者からの工事依頼が多い時期でもあるので、当該抑制措置の緩和を継続していただきたい。 (提案理由) 年末年始や年度末の路上工事抑制について、平成18年3月31日付国道利台41号国土交通省道路局路政課道路利用調整室から各地方整備局道路局長宛の文書「電気通信事業者による光ファイバケーブルに係る冬季・年度末における路上工事の抑制措置の緩和について」により、平成18年度から5年間の緩和措置が設けられている。	民間企業	国土交通省	路上工事については、年度末等特定の時期への集中に国民から強い批判を受けたことから、年末年始及び年度末における路上工事の抑制を実施し、平準化を図ってまいりました。 一方で、「線路敷設の内訳化について」(第5回IT戦略会議「IT戦略本部合同会議報告(平成17年11月6日)」)に基づき、電気通信事業者が先ファイバケーブルを敷設するために行う工事については、超高速インターネットの整備に不可欠なファイバernetの整備を促進するため、平成13年度から平成22年度までの間、上記抑制措置の特例として、道路交通に著しい影響を与えない範囲で抑制を緩和してまいりました。	現行制度下で対応可能	国道利第41号、国国防第299号(平成18年3月31日)	路上工事の施工時期等については、関係する道路管理者、公益事業者等で構成する地方協議会等の場を活用することにより、引き続き調整を図って頂くこととしております。
25	9月13日	11月1日	11月15日	交通	道路拡張工事に伴うケーブル移設工事費用の負担軽減	(提案内容) 道路拡張工事により既存のケーブル等の移設が必要となった場合、移設費用の補償について、共業事業者/管路利用者に対しても、電柱・管路管理者と同様にいただきたい。 (提案理由) 道路拡張工事により既存のケーブル等の移設が必要となった場合、移設費用が必要であるが、補償要件が不明確で個別案件毎に補償の有無が判断されるため、補償を受けられずコスト負担を要するケースが大部分を占めるため。	民間企業	国土交通省	道路法第71条第2項第1号に規定する監督処分に伴う移設費用の道路管理者による負担については義務づけられていないが、占用户の損失が「社会通念上の受忍義務の範囲をこえる損失であると認められるときには、道路管理者において所要の費用を負担することとしています。	現行制度下で対応可能	道路法第71条	道路拡張工事等に伴う占用施設の移設補償については、個々の事例によりその条件が千差万別であることなどから、移設補償の画一的処理を可能とする具体的基準を提示することは困難であり、個々の事例に応じて「社会通念上の受忍義務の範囲」を判断し、移設補償の要否を決定しています。
26	9月13日	11月1日	11月15日	交通	回線工事のための道路占用申請の様式統一およびワンストップ化	(提案内容) 道路管理者ごとに異なる申請様式を統一していただきたい。 また、さらなる改革として、道路占用申請のワンストップ化を図っていただきたい。 例えば、占用申請(給)は、占用申請に必要な書類と認識しているが、記入内容に差異がないにもかかわらず道路管理者毎にフォーマットが異なるため統一化を図っていただきたい。 また、占用内容を確認するために必要な書類について、同じような書類の提出が求められているため、当該書類の簡素化し、上記同様フォーマットの統一化を図っていただきたい。 (提案理由) 道路管理者(国・都道府県・市町村、また河川関係)ごとに申請様式やルール(添付図面の縮小コピーの可否など)が異なり、光ファイバの提供における申請作業が煩雑化し、工程調整や作業準備に時間を要しているため。	民間企業	国土交通省	一般の自由な通行を本来の目的とする道路に、工作物等を設けて継続して道路を使用することは、多少なりとも通行の支障になり得ることから、道路本来の目的との調整を図るため、道路管理者の許可を受けなければならないこととしています。	現行制度下で対応可能	道路法第32条、33条 道路法施行規則第4条の3	道路占用許可申請手続きの簡素化、様式の統一化の徹底については、これまでも各道路管理者あて通知してきたほか、平成23年12月28日(光ファイバ)にあつては各道路管理者あて通知したところです。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
27	9月13日	11月1日	11月15日	交通	道路占用の更新手続きの簡素化	(提案内容) 占用更新の手続きについて、国道は10年で統一されている一方、地方自治体は1年、3年、5年と様々であるため、国道の方法に統一していただきたい。 また、更新方法についても、管理者毎に異なり手続きが煩雑であるため、簡便な方法で統一していただきたい。 (提案理由) 道路管理者ごとにルールが異なり、先ファイバの提供における申請作業が煩雑化し、工程調整や作業準備に時間を要しているため。	民間企業	国土交通省	一般の自由な通行を本来の目的とする道路に、工作物等を設けて継続して道路を使用することは、多少なりとも通行の支障になり得ることから、道路本来の目的との調整を図るため、道路管理者の許可を受けなければならないこととしています。	現行制度下で対応可能	道路法施行令第9条第1号	道路法施行令第9条においては、「占用の期間の基準」を定めており、例えば、電気通信事業法(昭和59年法律第80号)による電柱、電線又は公衆電話所(同法第120条第1項に規定する認定電気通信事業者が同項に規定する認定電気通信事業の用に供するものに限る。)については、10年以内とされています。各道路管理者による道路占用許可に当たっては、これら占用物件の設置による道路の交通又は構造への影響を個別に判断し、本規定の範囲内において、占用の期間を定めているものと承知しています。 また、更新手続きについては、その簡素化に向けて、これまでも各道路管理者等へ通知してきたほか、平成23年12月28日にあためて各道路管理者等へ通知したところであります。
28	9月17日	11月1日	11月29日	警察	緊急通行車両の事前登録制度の拡大	内容 従来から重要なライフラインの一部である固定通信網のアクセス回線や携帯電話基地局回線の提供に加え、F T T H網など、新たに普及が進んだライフラインを整備・運用する事業者による災害復旧を円滑にするため、緊急通行車両の事前登録制度の対象となる事業者の範囲を見直していただきたい。 理由 緊急通行車両の事前登録は、「指定(地方)公共機関」の指定事業者に限定されているところ。しかし、固定通信網のアクセス回線および携帯電話の基地局回線の提供や近年普及が進んだ、F T T H網を活用した電話・テレビ放送サービス等も高い公共性を有していると考えられますが、現在「指定(地方)公共機関」の追加指定は行われていないため、大規模災害時の復旧作業に支障が生じるおそれがある。	民間企業	内閣府警察庁総務省	都道府県知事又は都道府県公安委員会は、災害応急対策に従事する者又は災害応急対策に必要な物資の緊急輸送その他の災害応急対策を実施するため運転中の車両にあっては車両の使用者の申出により、当該車両が緊急通行車両であるか否かの確認を行い、緊急通行車両であることを確認した場合、災害対策基本法施行規則第6条に定める様式の標章及び証明書を交付しています。 標章を提示し証明書を備え付けている緊急通行車両は、災害対策基本法第76条第1項の規定に基づき、都道府県公安委員会が交通規制を行っている道路の区間を通行することができます。 また、東日本大震災に伴う対応等を踏まえ、平成24年3月に「大規模災害に伴う交通規制実施要領」を作成し、緊急通行車両の事前届出等について定めています。 なお、指定公共機関等の指定については、災害対策基本法第2条に基づき、指定公共機関については内閣総理大臣が指定し、指定地方公共機関については当該都道府県の知事が指定します。	現行制度下で対応可能	災害対策基本法第76条第1項、災害対策基本法施行令第33条第1項、災害対策基本法施行規則第6条	緊急通行車両の事前届出をすることができる車両は、指定公共機関等が保有する車両及び指定公共機関等との契約等に基づき災害発生時に民間事業者等から調達する車両に限られています。 指定公共機関については、防災対策推進検討会議最終報告(平成24年7月)等を踏まえ見直しを進めているところであり、指定地方公共機関への追加については、その可否を含め自治事務として各都道府県において検討がなされるものです。 ※ 事前届出対象以外の災害応急対策車両についても、緊急交通路の交通量や道路状況、他の道路の交通容量、被災や復旧の状況、被災地のニーズ等を踏まえ、緊急度、重要度を考慮しつつ、交通規制の対象から除外することとしています。
29	9月17日	11月1日	11月29日	警察	緊急通行車両の取扱ルールの策定	○内容 大規模災害時における緊急通行車両の取扱について、東日本大震災の際に行われた柔軟な措置内容を検証し、「地方自治体の災害対策本部や石油連盟を含めた「緊急通行車両」に関するルール策定を検討していただきたい。 ○理由 東日本大震災の発生時、緊急通行車両の確認を受けていない車両であっても、通行止めとなっている地域の通行許可、重畳サービスステーションでの優先給油などの柔軟な対応が行われた。今後の災害発生に備え、これらの措置について取扱ルールの明確化をしていただきたい。	民間企業	内閣府警察庁総務省経済産業省	都道府県知事又は都道府県公安委員会は、災害応急対策に従事する者又は災害応急対策に必要な物資の緊急輸送その他の災害応急対策を実施するため運転中の車両にあっては車両の使用者の申出により、当該車両が緊急通行車両であるか否かの確認を行い、緊急通行車両であることを確認した場合、災害対策基本法施行規則第6条に定める様式の標章及び証明書を交付しています。 標章を提示し証明書を備え付けている緊急通行車両は、災害対策基本法第76条第1項の規定に基づき、都道府県公安委員会が交通規制を行っている道路の区間を通行することができます。 また、東日本大震災に伴う対応等を踏まえ、平成24年3月に「大規模災害に伴う交通規制実施要領」を作成し、緊急通行車両の確認事務等について定めています。 緊急通行車両等に優先給油を行うSS(中核SS)については、経済産業省資源エネルギー庁において、対応しています。	現行制度下で対応可能	災害対策基本法第76条第1項、災害対策基本法施行令第33条第1項、災害対策基本法施行規則第6条	東日本大震災に伴う対応等を踏まえたノウハウ・知見のマニュアル化とさらなる効率化・改善方策のために、関係機関との調整の上、平成24年3月に「大規模災害に伴う交通規制実施要領」を作成し、緊急通行車両等の確認事務等について定めています。 中核SSにおける優先給油の対象は、ハットカー・消防車・救急車等、赤色灯を点灯し、サイレンを鳴らしながら走行する車両や緊急通行車両確認標章を掲げている緊急通行車両等を想定しています。
30	9月30日	11月1日	11月29日	交通	軽自動車等を他の自動車と同等の規制とする	自賠責保険、高速道路通行料及び自動車保管場所証明書の提出など、自動車に関する諸規制・制度の要件を、軽自動車と他の自動車とで対等にすべき。 (提案理由) 軽自動車とは日本独自の車両分類であり、自賠責保険、高速道路通行料が普通車よりも安いというメリットがあり、自動車保管場所証明要件も普通車ほど厳しくない。外国生産車では、日本の規制制度で達成された軽自動車指定を受ける資格が無く、軽自動車も享受している規制面・金銭面の特権は、類似の性能と本体価格を持つ欧州製小型車及び半小型車が利用可能な市場を大幅に制限している。	民間団体	警察庁金融庁国土交通省	自賠責保険の保険料区分については、自動車損害賠償保障法において定められている自動車の種別に基づき定められております。同法における軽自動車の種別については、道路運送車両法に基づき定められております。 高速道路の通行料金については、負担の公平を確保する観点から、車の長さや速度による高速道路の占有の度合い、車の大きさや重量等による高速道路の構造物への影響の度合い及び高速道路を走行することによる便益を勘案し、車種区分による料金比率を定めております。 軽自動車は、上記の観点で、他の車種区分と比して影響や便益が少ないため、通行料金による負担を少なくしています。 登録自動車については、新規登録、変更登録及び移転登録の区分を受けようとする者は、警察署長の交付する保管場所証明書提出しなくてはなりません。また、軽自動車を新規に通行の用に供しようとするとき等は、軽自動車の保有者は当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する警察署長に、当該自動車の使用の本拠の位置、保管場所の位置等を届け出なければなりません。	・自賠責保険及び自動車保管場所 ・道路運送車両法第3条 ・高速道路の通行料金については、事実確認	自動車損害賠償保障法第20条 道路運送車両法第3条 道路整備特別措置法第3条	自動車損害賠償保障法における軽自動車を含めた自動車の種別は、自動車の大きさ及び構造、原動機の種類、総排気量、定格出力などの違いを踏まえて、自動車に係る諸規制に基づき、公平性の観点から定められているものであり、軽自動車のみを優遇しているものではありません。 高速道路の通行料金における車種区分による料金比率については、負担の公平を確保する観点で定めているものであり、軽自動車のみを優遇しているものではありません。 登録自動車については、自動車登録制度における新規登録等の際に自動車保管場所証明書の提出が義務付けられていますが、軽自動車については、自動車登録制度の対象とされていないことから、届出制がとられているものです。
31	10月9日	12月6日	12月25日	交通	車検	車検を全廃してください。アメリカでは約半分の州で車検がありません	個人	国土交通省	・自動車は、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、これを通行の用に供してはならない。	対応不可	道路運送車両法第58条第1項	車検は自動車の安全の確保及び環境の保全を図る観点から必要であり、廃止することはできません。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
32	10月10日	12月6日	12月25日	交通	幼稚園-保育園の送迎バスの使用しない時間を買物支援に活用	都会の交通量が多い所や歩道を買物カートが重くて渡れない買物弱者を支援するために、幼稚園-保育園の送迎バスが使われない時間帯1回のみ子供の送迎ルートを利用して買物支援ができないものだろうか。 ルートや乗車許可は国土交通省から許可が必要だと思います。また、利用者については、軽罰などの心配につき厚生労働省の要介護の買物支援の介護士1名が同乗できないものかどうか。検討していただきたいと思ひます。モデルケースとして、1都の地域で申請できないものでしょうか、このことが協力できれば、過疎地域や都会でも多くの高齢者が助けられると思ひます。	個人	国土交通省	乗合旅客を運送する場合には原則として一般乗合旅客自動車運送事業許可が必要ですが、災害時等緊急を要するときや、鉄道工事運休時等において一時的に代替輸送が必要であり、一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一般貨切旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合旅客運送をまったり行えないとするのは、特殊事情の下における対応として現実的ではありません。 このため、道路運送法第21条では、真に必要と認められる例外的な場合に限り、一時的な必要のために期間、地域を限定して行うものに限定して一般貨切旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送を認めています。	現行制度下で対応可能	道路運送法第4条、第21条、第49条	ご提案の内容は、道路運送法第4条の一般乗合旅客運送事業の許可を取得することにより可能であり、また、最低車両台数等についても、地域公共交通会議等で合意があった場合には緩和できることとしています。 なお、特定旅客自動車運送事業は、運送需要者や取扱客が限定されるため、輸送の安全確保や旅客の利便確保に照し、一般乗合旅客自動車運送事業と比較して緩やかな規制の下に置かれているものです。この点、道路運送法第21条による運送は、不特定多数の旅客を対象として乗合輸送を行うものであり、本来は一般乗合旅客自動車運送事業者が行う運送を、一般貨切旅客自動車運送事業者又は一般乗用旅客自動車運送事業者に対して一時的・限定的に認めるものです。このため、輸送の安全確保や旅客の利便確保の観点から、特定旅客自動車運送事業者に対して、乗合運送を認めることは困難です。
33	10月16日	12月6日	12月25日	交通	トラック、トレーラーの車検期間延長	【要望の具体的内容】 ①車両総重量8トン以上のトラック・トレーラーの自動車検査証の有効期間を「初回2年」とすべきである。 ②車両総重量8トン未満のトラックについては、2回目以降の車検有効期間を2年とすべきである。 【規制の現状と要望理由等】 車両総重量8トン以上のトラック、トレーラーにおける自動車検査証の有効期間は初回の車検を含め、一律1年(8トン未満は初回のみ2年間)となっている。 しかし、①技術革新を背景に、営業用トラックの性能や品質が飛躍的に向上していることに加え、国土交通省令の定めにより3カ月の定期点検整備が義務化されている。②道路整備の充実に加え、速度規制や物束時間への対応強化等の時代環境の変化に伴い、従来に比べエンジンへの負荷軽減環境が整っている。③労働人口減少と環境問題を背景とした鉄道輸送や船輸送へのモデルシフトが進む中で、営業用トラックの走行距離が短縮化されている等、トラックの安全性が高まっていることから、車検期間を延長すべきである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	・自動車の劣化や摩耗は、自動車の使用状況等によって異なるものであるが、その使用状況等は、使用者が最もよく掌握できるため、点検整備は、使用者の義務としています。 ・しかしながら、自動車による交通事故等は、使用者本人だけでなく、第三者の生命、身体にも危害を与える危険性があるため、使用者が点検整備の義務を適切に履行し、安全・環境基準に適合している状態を維持できているか、国は、必要最小限確認する必要があります。 ・このため、国は一定期間ごとに検査を実施します。 ・また、車検期間は、自動車の不具合発生状況、点検整備実施状況、加害性、諸外国の状況等を考慮して定めています。	対応不可	道路運送車両法第48条、58条、61条	事業用トラックの場合は、 ・衝突安全に関しての性能や品質は向上しているが、消耗品や経年劣化による部品の耐久性には変化がないこと。 ・定期点検整備は義務化されているが実施率が低いこと。 ・年間平均走行距離が長く、不具合率が高いこと。 等から、現行の車検期間1年(車両総重量8トン未満のものは、初回のみ2年)に設定しています。 この車検期間の延長について、これらの状況に変化がない現状では困難と考えています。
34	10月16日	12月6日	12月25日	交通	特殊車両通行許可の期間の延長	【要望の具体的内容】 現行制度では最大2年間とされている特殊車両の通行許可期間について、可能な限り延長すべきである。 【規制の現状と要望理由等】 一定の規格を超える車両が道路を通行する際に必要な「特殊車両通行許可制度」の許可期間は、最大2年間とされている。 規格を超える車両でも「特殊車両通行許可制度」によって通行許可を得られるが、申請の窓口も道路管理者ごとに異なっているなど、申請に係る手続きが煩雑であり、負担が大きい。 こうした状況を踏まえ、許可期間を例えば最大4年間など、可能な限り延長すべきである。	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	特殊車両通行許可の有効期間は最大2年間です。	対応不可	道路法第47条の2「車両の通行の制限について」(昭和53年12月1日建設省道路局長通達)	許可期間については、「規制改革推進のための3か年計画(改定)」(平成20年3月25日閣議決定)に基づき、平成21年5月、従来最大1年間であったものを最大2年間に延長した経緯があります。 道路管理者としては、道路の老朽化対策が喫緊の課題とされている中で、依然として重量制限を超過する違反車両や無許可車両が多数通行している実態があるところ、許可期間の延長は申請者の法令遵守の意識の薄れによる法令違反の増加を助長させることが予想されるため、現時点では困難であるとと考えています。 なお、要望理由にある申請の窓口が道路管理者ごとに異なるのに伴っては、昭和46年から複数の道路管理者にまたがる申請経路であっても、国、都道府県又は政令市のいずれの窓口においても申請することが可能な窓口のワンストップサービスを実施していますので、申請者が複数の道路管理者の窓口へ申請を提出する必要はありません。 以上のことから、道路管理者としては、許可期間の延長には対応できませんが、今回の要望の理由として挙げられている申請者が申請に係る手続きが煩雑であり、負担が大きいと感じる点に関して、引き続き運送事業者団体等からご意見を聞きながらその改善を進めることによって、申請者の負担の軽減等を図り、利便性を向上させることができると考えています。
35	10月16日	12月6日	12月25日	交通	緊急通行車両への優先給油に係るルール策定	【要望の具体的内容】 国と地方自治体が協力し、「緊急通行車両」への優先給油に係るルールを策定すべきである。 【規制の現状と要望理由等】 災害対策基本法では、緊急通行車両認定を受けるとにより、通行を禁止または制限された道路の通行が可能となっている。東日本大震災では、これに加え、重点サービスステーションでの給油を優先的に受けられた事例がある。 そこで、今後有事の際には、迅速な通信インフラの復旧のため、同様の対応が確実に受けられるよう、国と自治体が協力し、緊急通行車両への優先給油に係るルールを策定するよう要望する。 なお、緊急通行車両への優先給油については、「国民の声」規制・制度改革集中受付に提出された提案等への対応方針(2012年4月3日閣議決定)において「自家発電設備導入等による災害対応能力を強化したSSの整備を進めつつ、災害の状況等を踏まえ、当該SSに対して災害時に緊急車両への優先給油の要請を、必要に応じて行うことのできる体制の整備を、地方自治体とも連携して行う。(2011年度以降順次措置)」とされている。閣議決定に照し、確実に措置すべきである。	(一社)日本経済団体連合会	内閣府、警察庁、総務省、経済産業省	経済産業省は東日本大震災での教訓を踏まえ、災害時に営業に支障の無い範囲で緊急車両に対して優先給油を行う災害対応型中核給油所(中核SS)を、自家発電設備等の導入の補助事業を通じて、全国的に1,800カ所を目標に整備を進めているところです。また中核SSは石油の備蓄の確保等に関する法律における届出の対象になっています。	現行制度下で対応可能	石油の備蓄の確保等に関する法律第27条	中核SSについては、地元都道府県庁の推薦等を必要とする仕組みにより整備を進めることで、国単独ではなく地方自治体と連携して災害時の燃料の安定供給体制を構築しております。また中核SSにおける優先給油の対象は、パトカー・消防車・救急車等、赤色灯を点灯し、サレンを鳴らしながら走行する車両や緊急通行車両確認標章を掲げている緊急通行車両等を想定しています。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管省庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
36	10月16日	12月6日	12月25日	交通	限定近海船への船舶料率の乗船不変化	<p>【要望の具体的内容】 総トン数1,000GT以上の限定近海船(近海区域を航行区域とする船舶のうち本邦の周辺の水域のみを航行する船舶)に限り、船舶料率資格船員の乗船義務を不要とすべきである。</p> <p>【規制の現状と要望理由等】 遠洋区域もしくは近海区域を航行する1,000GT以上の船舶については、船舶料率資格を持つ船員を最低1名以上乗船させることが義務付けられており、限定近海船においても船舶料率資格者を乗船させなくてはならない。</p> <p>海員学校の司庫・事務員が廃止され、また船舶料率取得のための外部講習会もほとんど開催されなくなるが、回費を新たに取得する船員が減少していることから、引止め(下船や運送の阻止)に苦慮しているのが現状である。今後は回費を有する船員の確保がならぬ懸念があることが想定される。</p> <p>限定近海区域は、沿海区域を航行する船舶の大型化、航海設備の進歩等によって、ある程度沿岸から離れて航行しても比較的容易に船舶の安全性を確保することができるようになったことに伴い追加された区である。航行区域は本邦の周辺の水域のみで限定され、船舶料率資格者の乗船義務のない沿海船と作業の違いもないことから、近海区域を航行区域とする船舶のうち限定近海船に限り、沿海船と同様に船舶料率資格者を不要とすべきである。</p> <p>なお、本件については、規制改革ホットラインに要望を提出し所管省庁からの回答が示され、遠洋区域・近海区域を航行する船舶全般についての資格者必要性から対応不可とされたが、当要望は、船舶料率資格者の乗船義務のない沿海船と、航行区域や作業内容の面で実質的に近い運用がなされている限定近海船に限った要望であることから、改めて要望を提出するものである。</p>	(一社) 日本経済団体連合会	国土交通省	船舶料率士は、船員法第80条及び船内における食料の支給を行う者に関する省令(旧・船舶料率士に関する省令)に基づいて、近海区域以外を航行区域とする1,000トン以上の船舶について、船員に支給する食料を船内で調理する場合には、当該調理を管理する者として、船舶に乗り組まなければならないものでもあり、最低年令、業務経験、船舶料率士試験の合格等一定要件を満たした場合、資格証明書を出しています。	対応不可	船内における食料の支給を行う者に関する省令(昭和五十年運輸省令第七号)	<p>1. 予防の観点からの必要性 陸上から隔離され、かつ、閉鎖空間で労働及び生活を行う船舶において乗組員に対して衛生的かつ栄養十分な食事が適切に供給されれば、乗組員の労働保護及び船舶の航行の安全の確保上、極めて重要です。既に船内において適切な食料の供給が行われない場合、船内において感染症、食中毒等の事態が発生する結果、船員の生命・健康に重大な影響が及ぶとともに、船舶の航行上必要となる船内補給物の維持に支障が生じるおそれがあります。</p> <p>陸上の医療施設が速やかに実施されるのが困難である等の船舶において食料の供給が行われる場合、船内調理の経緯及び栄養・食品衛生等の専門的な知見・技術を有し、食料の管理及び調理を適切に行うことができる者である船舶料率士を配させ、船内における感染症等の発生を予防しています。</p> <p>2. 緊急時の対応の観点からの必要性 船員法においては、妊娠中の女子が就業できる範囲の航海として最寄りの港に2時間以内(概ね沿海水域内)に入港できるとしています。これは緊急時に陸上の医療機関を受診させることが重要であることによります。</p> <p>沿海区域を超える近海区域(限定近海を含む。)で遠くを航行する航路に就航する船舶についても乗船区域が義務付けられているものでも、</p> <p>3. 船舶料率士の確保 平成18年3月に海員学校の司庫・事務員が廃止されましたが、事業者の要望等を踏まえ、平成23年4月に船長等による能力証明を廃止したのに対し、同年9月には陸上の調理師等の資格取得者に必要乗船経験期間1年から船内教育1月等に大幅に短縮する緩和措置を行うことにより、船舶料率資格者の取得を容易にし、船舶料率士の確保を図ってきたところです。</p> <p>なお、船舶教育機関として、船舶料率士を目指す北海道厚岸高等学校、また、陸上の調理師資格を取得させる水産系高等学校2校があるほか、平成26年度には1校において当該課程が設置される予定です。</p>
37	10月16日	12月6日	12月25日	交通	米、欧州との乗員資格、飛行機機装置、整備施設等に関する相互承認の推進	<p>【要望の具体的内容】 米、欧州との乗員資格、飛行機機装置、整備施設等に関する相互承認を推進すべきである。2009年4月米欧との間で航空安全協定(BASA)を締結し、航空機の耐空性分野における相互承認が可能となり、この協定を乗員資格、飛行機機装置、整備施設等にも拡大すべきである。また、同様に欧州についても、航空安全協定を早期に締結すべきである。</p> <p>【規制の現状と要望理由等】 米、欧州といった先進国で承認された乗員資格、飛行機機装置、整備施設等について、国内においても別途承認を得る検査や手続きが必要となり、航空会社は、これら検査、手続きの重複のために費用と時間を掛けなければならない。航空会社の国際競争力強化のために、他国で承認されたものを日本との間で相互に認証することで、手続きの迅速化、費用の削減をすべきである。</p> <p>本件については、「航空の安全分野における技術規制のあり方検討会」の報告書の中で、「あらゆる機会を利用して働きかけを行っている」、「協議を進める」とされているが、加速して作業を進めるべきである。</p>	(一社) 日本経済団体連合会	国土交通省	我が国は、米、国等との間で耐空性に係る相互承認協定(BASA)を締結しています。	検討に着手	—	<p>米国については、BASAの整備分野への拡大に向け、整備分野における制度比較等必要な作業を着実に進めているほか、協議の開始について、具体的な調整を進めているところです。乗員資格、飛行機機装置への拡大についても、あらゆる機会を活用して働きかけを行っており、今後とも、実務的な作業を進めるとともに、正式な協議の開始に向けて積極的に働きかけを行います。</p> <p>カナダについては、平成24年3月の日加首脳会談において、BASAの拡大に向けた議論を開始することに合意したことを受けて、これまで3回の航空当局間協議を開催し、整備分野については、両国の担当者が日加の制度比較を進めているところです。乗員資格や飛行機機装置については、今後、担当者間で調整を行うこととなっています。</p> <p>欧州についても、平成23年7月の日EU運輸ハイレベル協議においてBASA締結に向けた事前協議を開始することに合意しており、昨年1月に、第1回事前協議を開催しました。第2回事前協議の早期開催を働きかけていますが、欧州側の都合により開催されていないことから、次回事前協議の早期開催に応じよう、引き続き積極的に働きかけを行っていきます。</p>
38	10月16日	12月6日	12月25日	交通	操縦士学科試験の受検機会の増加	<p>【要望の具体的内容】 操縦士学科試験について、既に米国や中国で導入されているコンピューター化を図ることなどにより、受検が随時実施できる体制とすべきである。</p> <p>【規制の現状と要望理由等】 現行、操縦士の学科試験の実施は年6回が原則とされている。また、資格によっては年3回の受検機会に限られるものもある。</p> <p>学科試験の随時実施により、事業者の事業計画に応じたタイムリーな操縦士養成が図られるとともに、従来よりも短期間での養成が可能となる。また、今後想定される操縦士不足についても、柔軟な対応が可能となる。</p> <p>本要望については、規制改革ホットラインに提出した要望に対して「諸外国の実状等の調査を行い、課題公平性確保のための問題数、予算、システム開発等の抽出を行ったところ。今後、これらの課題を踏まえ、導入の可能性について検討する予定です。」との回答が示されているところであるが、検討を加速させ、早急に結論を得るべきである。</p>	(一社) 日本経済団体連合会	国土交通省	操縦士の学科試験の実施は原則として年6回(定期運送用操縦士資格に係る試験は原則として年3回)、時期・場所を公示し実施しています。	検討に着手	—	<p>学科試験については、現行予算の範囲内で定期運送用操縦士の受検機会を3回から4回に増加する等、受検機会を増加できるような検討を行っているところです。</p> <p>但し、学科試験のコンピューター化については、諸外国の実状等について調査を行い、課題の抽出を行ったところ、コンピューター化には多額の予算が必要との結果が得られたため、現時点では実施が困難です。</p>
39	10月16日	12月6日	12月25日	交通	航空機登録記号の変更	<p>【要望の具体的内容】 既に国内で登録している航空機の登録記号(JA○○○○)の変更を可能とすべきである。</p> <p>【規制の現状と要望理由等】 我が国には、航空機の登録記号を変更する制度が存在しない。したがって、一度登録した航空機の登録記号は、海外に輸出し、他国で登録およびその抹消登録をした上で国内に再輸入し、再登録(実例としては新規登録)をしない限り変更することができない。</p> <p>一運航会社は、中古航空機を国内取引にて取得し使用するにあたり、自由に登録記号を変更したいニーズがある。しかしながら、上記のとおり現状は、莫大な費用と手間が必要となり、現実的には困難な状況である。</p> <p>米国では登録記号を変更することが可能であり、日本においても同様の取扱いとすべきである。機体にもよるが、海外に輸出して登録記号を変更する場合と比較し、1件当たり約2,000万円程度の費用削減が可能となる。また、多様な顧客のニーズにも柔軟に対応することができる。</p> <p>なお、航空機は日本で登録すると、航空局の管理する航空機原簿に記載されるため、登録の内容、担当者の付加等の情報(経歴)が必ずどこかの形ですべて把握可能となっている。また、過去に登録を抹消した航空機の登記簿も航空局には保管されているため、登録記号の変更が可能となったとしても、管理上の問題は生じないと考えられる。</p>	(一社) 日本経済団体連合会	国土交通省	航空機登録制度は、航空法をはじめとする関係法令に基づいて運用されています。 <p>①航空機の定置場②所有者の氏名又は名称③所有者の住所 について変更があった場合に、その申請が義務付けられていますが、登録記号を含め、それ以外の登録事項については法令上変更についての定めがありません。</p> <p>航空機は一般に財産的価値が非常に高いことから、国民の財産的権利を保全する上でその同一性の確保は必須であるところ、登録記号はそのための重要な手段として位置づけられています。この観点から航空法上、登録記号の変更は想定されていないものです。</p> <p>なお、提案理由にあるように、海外への輸出などにより登録抹消された航空機を再登録する場合であっても、航空機の同一性ならん変更は生じないことから、抹消前の登録記号と同一のものを利用運用としております。</p>	検討を予定	航空法第7条、第8条の3	<p>登録記号の変更については今年度中に検討を開始いたします。</p> <p>航空機は登録されて初めて我が国の国籍を有することとなるため、登録記号の同一性は航空機の運航や航空機制業務など航空士のある分野において基礎となっております。さらに航空機登録は、財産上の権利の公示の機能も有しております。これを踏まえ、登録記号の取扱やその変更に伴う問題点の有無などについて関係者に幅広く照会を行うとともに、必要に応じ調整を実施することが求められます。</p> <p>これら関係者への調整等を実施の上、26年度中に結論を得ることとしています。</p> <p>なお、本件の実現に際しては、関係者の同意に加え、さらに、登録記号の変更に係る省令の制定等が必要になることが想定されます。</p>

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
40	10月16日	12月6日	12月25日	交通	航空障害灯の設置基準の緩和	<p>【要望の具体的内容】 中光度白色航空障害灯に関する「光源の中心を含む水平面下5度より上方のすべての方向から視認できるもの」との設置基準について、航空機の最低安全高度との関係から運行に支障が生じない場合は、水平面より上方から視認できるものであれば認められるよう、基準を緩和すべきである。</p> <p>【規制の現状と要望理由等】 航空法施行規則第127条では、中光度白色航空障害灯の設置基準として、「灯光は、光源の中心を含む水平面下5度より上方のすべての方向から視認できるもの」と規定されている。</p> <p>送電鉄塔への中光度白色航空障害灯の設置にあたっては、設置箇所周辺地域に対する眩しさを検討(シミュレーション)を行った上で設置可否を判断することとなっている。その結果、周辺に施設等が存在する場合によっては中光度白色航空障害灯の設置ができないことがあり、よりコストのかかる昼間障害標識(赤色差装)等の代替案を講じることが必要となる。</p> <p>送電鉄塔の設置場所は山間部や平野部など様々であるが、「設置物件の高さ」と航空法施行規則第174条に定める「航空機最低安全高度」を勘案した灯光の視認性を踏まえると、必ずしも水平面下5度より上方から視認できなくとも航空機の運航に支障はないものと考えられる。</p> <p>したがって、設置物件の状況(高さ、周辺地域の施設状況等)と航空機の最低安全高度に応じて、水平面より上方から視認できるものを認めるよう、基準を緩和すべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	航空障害灯の設置基準等については、航空法第51条に基づき航空法施行規則第127条において定めおり、中光度白色航空障害灯の灯光については、同条第1項第1号において、「灯光は、航空機の閃光で、光源の中心を含む水平面下5度より上方のすべての方向から視認できるものである」として規定されている。ただし、同条第2項において、「地形若しくは既存物件との関係又は物件の構造により前項の規定による航空障害灯の設置が不適当であると国土交通大臣が認めた場合には、同項の規定にかかわらず、当該航空障害灯を国土交通大臣が適当であると認めた位置に若しくは光度に支障なく設置し、又は省略することができる。」としており、さまざまな設置状況に柔軟に対応することができるよう、措置しております。	現行制度下で対応可能	・航空法第51条 ・航空法施行規則第127条	ご提案いただいた「水平面より上方から視認できるもの」を中光度白色航空障害灯の設置物件とするについては、前述の航空法施行規則第127条第2項に係る「航空障害灯及び昼間障害標識の設置基準等の事務処理基準の細目」(平成18年国土保第9号)において「地形又は既存物件との関係で、当該灯光部分が航空機からの視認上特に効用を有していない場合に限り、当該灯光を遮光板等により遮へいすることができるとする。」等とあり、航空機の運航に支障がない場合は、必ずしも水平面下5度より上方から視認できなくとも良いこととしております。
41	10月16日	12月6日	1月17日	交通	タグアックスルトラクタの導入促進	<p>【要望の具体的内容】 自動車の連結車両総重量(GCW)は駆動軸重に応じて算出されることとなっているが、これを見直し、タグアックスル(荷重のみ支えて空回りするだけの軸)を装備するトラクタの導入を促進すべきである。</p> <p>【規制の現状と要望理由等】 自動車の連結車両総重量(GCW)は、駆動軸重に応じて決定されているが、一つの車軸にかかる荷重は10t以内と定められている。このため、大きなGCWを確保するためには、複数の駆動軸を装備することが必要となる。</p> <p>欧州では、タグアックスル(荷重のみ支えて空回りするだけの軸)で一つの車軸にかかる荷重を分担することにより、大きなGCWを確保することが可能な制度となっている。</p> <p>タグアックスルは、複数の駆動軸を装備する場合と比較し、燃費、車両価格、タイヤ寿命などの面で優位性が認められるため、わが国においても連結車両総重量の考え方を見直し、タグアックスルトラクタの導入を促進すべきである。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省	連結車両の走行性能を確保することを目的として、連結車両総重量は駆動軸重の4倍以上であることを定めています。	事実承認	道路運送車両の保安基準第4条の5 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示別添96	連結車両総重量と駆動軸重の関係については、EU指令(EEC 86/334)で「国際交通で使用される場合、車両総重量又は連結車両総重量は、車両又は連結車両の駆動軸重の4倍以下でなければならない」と規定されており、我が国の基準とEUの基準は同一となっております。また、連結車両総重量が駆動軸重の4倍以下であることを規定を満たす限りにおいては、タグアックスルトラクタの導入は可能となっております。
42	10月16日	12月6日	1月17日	交通	プロローバイガス還元装置に関する要件の見直し	<p>【要望の具体的内容】 現在作られているエンジンについては、プロローバイガス還元装置を備えなくても環境に対する影響は変わらないため、一定の要件を満たすエンジンについてはこれを不要とするよう、要件を見直すべきである。</p> <p>【規制の現状と要望理由等】 日本ではプロローバイガス還元装置を装備することが義務化されているが、諸外国ではこのような要件はない。これは、現在作られている新しいエンジンにおいてはプロローバイガス還元装置を装備しなくても、環境に対して悪影響を与えない構造にはなっていることである。</p> <p>例えば欧州の事業者が日本へ自動車輸出する場合、この要件に合わせて本来不要な装置を付加するか、それが困難な場合はクラークラウンスを作り増える必要が生じ、多大なコストを要することになる。これは事実上、日本への輸出を不可能としていることである。</p> <p>本要望の実現により、運送事業者やバス事業者が輸入車も含めた多様な車両の利用が可能となるほか、日本の企業についても本来不要である装置を装備する必要がなくなり、コストの削減が可能となる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省、環境省	大気汚染防止法及び道路運送車両法に基づき、プロローバイガスの大気への放出を禁止していることとする。	対応不可	大気汚染防止法第19条、道路運送車両法第41条	御指摘の運送事業者やバス事業者が使用するディーゼル車のプロローバイガスについては、平成10年の中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第三次答申)」及び答申別添の専門委員会報告において、浮遊粒子状物質の前駆物質である窒素酸化物及び酸化水素の低減対策の一環として、ディーゼル車のプロローバイガス対策が提言されたことから、同答申を踏まえ、大気汚染防止法及び道路運送車両法に基づき平成14年からその排出を規制していることとする。なお、ガソリン車については、これに先立ち昭和45年からプロローバイガス規制を行っている。
43	10月20日	12月24日	1月17日	交通	車検	全廃が望ましいのですが、それが無理なら最低限形骸化した12ヵ月点検を廃止してください。	個人	国土交通省	・自動車は、自動車の安全の確保及び環境の保全を図る観点から、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、これを運行の用に供してはなりません。 ・自動車の使用者は、自動車の種別、用途等に応じ、一定の期間ごとに自動車点検を受けなければなりません。	対応不可	道路運送車両法第48条、第58条第1項	車検は、自動車の安全の確保及び環境の保全を図る観点から必要であり、全廃することはできません。また、12ヵ月点検についても、同様、自動車の安全の確保及び環境の保全を図る上で必要であり、廃止することはできません。
44	10月22日	12月24日	1月17日	交通	軽自動車規制撤廃	<p>軽自動車規制は、下記の問題があり、撤廃することで、ユーザーの負担軽減、選択肢の増加、メーカーの専用開発負担の低減、国際競争力増加が図られる。また、最高速度に応じた衝突基準とすることにより、ユーザー負担の公平化と低燃費・低価格の車を促進する。</p> <p>・排気量の規制について、急加速を防止することが目的であるならば、パワーウィンドレシオで規制しないと意味がない。そもそも、自然吸気とターボでは排気量と出力の関係が異なり、電気自動車では排気量自体存在せず、排気量規制の合理性が全くない。なお、大出力を好む消費者には、コストの高いターボの購入を強制させている。</p> <p>・排気量の規制の目的が低燃費であるならば、燃費値(CO2排出量)で規制すべき。同じ排気量でも燃費値は当然全く異なり、排気量の規制は全く意味がない。</p> <p>・車両サイズを規制することで、取り回し性能の良い車となっているが、ウィッグ等の普通小型車のサイズで走る道路はごく限られており、細い道路を走らない大多数の消費者が、衝突安全性の低い、或いは衝突安全性を確保するために余計なコストをかけた車を購入させられている。軽自動車の本来の趣旨は、低価格の車を普及させることであり、全道の効果となっている。</p> <p>・地方の生活者のために、低燃費率を実現するとは必要であるが、それは、排気量やサイズの規制では合理性がない。低価格で低燃費の車両を実現するためには、最高速度ごと(たとえば80、60km/h)に衝突安全基準を設けるべきである。これにより、車両強度・重量を落とすことができ、低価格、低燃費の車を普及させることができる。</p> <p>2001年3月の規制緩和推進3年計画でも、政府の直接的な規制を必要最小限とし、仕様規定を性能規定化すると謳われており、軽自動車に限らず、排気量や不必要なサイズ他、様々な自動車関連規制の撤廃、合理的な最小限の性能規定化は、喫緊の課題である。</p>	個人	国土交通省	・自動車の種別は、その自動車の大きさ及び構造並びに原動機の種類等によって区分している(道路運送車両法第3条、道路運送車両法施行規則第2条)	現行制度下で対応可能	・道路運送車両法(昭和28年法律第165号)第3条、第40条、第41条 ・道路運送車両法施行規則(昭和28年運輸省令第74号)第2条	軽自動車はその経済性や使いやすさ等から、通勤・通学や買い物に欠かすことのできない日常生活の足として使われています。現行制度における自動車の種別は、ユーザーの選択や自動車製作者の開発などを制限するものではないことから、現行制度において、ご提案の自動車の実現は可能であると考えます。なお、現在軽自動車の安全・環境基準は、他の自動車と同様となっております。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
49	10月24日	12月24日	2月7日	交通	特殊車両の通行許可に関する規制の見直し	建設機械等の重量物、H鋼等の長大物を輸送するトレーラーあるいは工事現場等で重量物をつり上げるクレーン車等は道路法の車両制限令に基づき通行許可を受けなければ走行できないことになっておりますが、次のような点で法律と現状が乖離している点が多く経済活動に支障をきたしていると思っておりますので規制の基準を見直していただきます。 1. 特殊車両の中で多くを占める車両はトラックとトレーラーの連結車であり且つその圧倒的多数は運送事業者が保有しておりますが、ほとんどの運送事業者あるいは荷主は車検時の最大積載量欄に記載されている積載量を積載限度とみており、通行可能に記載されている総重量は概ね無視又は無視せざるを得ない状態で走行しているという実態があります。 2. トラックとトレーラーの連結車では、運送局で認定を受けた積載量又は総重量で通行の許可を受けることはほぼ不可能という実態があります。 3. 特殊車両の通行許可証には安全走行を確保するために前後に誘導車を配置するという条件(C又はD条件)が義務づけられています。しかしながら、誘導車を配置して走行している特殊車両は全国的にみてもまれであるという実態があります。 4. 申請から許可になるまでの時間が掛かりすぎる。 5. 今年の5月より運輸支局で登録して車検証の交付を受ける前でも製作された時点での諸元で通行許可の申請が可能になりましたが、特殊車両に該当する車両のほとんどは1両ごとに運輸支局で検閲を複数受けるのと同時に長さ、幅、高さ、重量等の測定を行った後に車検証の交付を受けていますので製作時の状態より多少重量等が異なることがほとんどであります。 6. 通行許可の交付窓口であります国土交通事務所で、製作時の諸元で申請した重量と車検証の重量がたとえ1kgでも異なっている場合は再度申請を請求しなければならないことになっております。 7. 製作時の諸元と車検証に記載された諸元のは上記の理由で多少異なるのが常であります。 8. 車検証が完了してから通行許可の許可証が交付されるまでに約1ヶ月以上も通行できないという点を改善するための改正された制度がありますがほとんど意味がないというのが現状であります。	行政書士法人自動車登録センター新潟	国土交通省	道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊でありむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するための必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができます。	1及び2については対応不可 3についてはその他	道路法第47条、第47条の2	【1.及び2.について】我が国の道路の設計は、車両制限令に定める最高限度値を超える車両の通行を原則として禁止しており、これらの車両の通行による道路構造への影響と交通の危険の防止を図る観点から、特殊車両通行許可制度を設けていることとです。これは、一般的制限を超える車両を通行させようとする者からの申請に対し、道路管理者が通行経路と当該車両の物理的な関係において通行の可否を審査し、通行に必要な条件を付した上で禁止を解除するものです。道路構造の安全基準の緩和と道路管理者と通行許可取得者との間で、最大積載量や車両総重量で基準緩和を受けた車両は基本的にその重量で通行許可を取得することができますが、通行する経路によっては道路構造の保全のために許可されないことや通行に必要な条件が付れることがあります。近年、道路構造の老朽化対策が喫緊の課題とされているところであり、道路の維持・修繕を適切に実施していく一方で、あわせて道路構造への影響が大きいとされる重量制限を超える車両等の通行の適正化を図ることが重要です。このことから、道路管理者が付与する通行条件に従って通行し、法令を遵守していただくようお願いいたします。 【3.について(事業者の要望により実施しているもの)】車検証の交付前に代わりとなる書類をもって審査手続を進めることについては、事業者団体からの要望を受け、平成26年7月から導入したところですが、これにより、車検証の発行を待つ期間にあらためて通行に関する審査を行うことができ、車検登録後速やかに特殊車両としての通行が可能となります。なお、特殊車両の通行許可に係る審査が申請された車両と道路の構造と交通の状況との関係において、通行上の支障の有無を確認することを目的としていることから、提出後に付いた車検証の諸元から大きく異なる場合もある見込みの点について、通行の可否や条件に影響を与えることが懸念されるものであれば再度審査を行う必要がありますが、そうでない場合には許可証を交付することが可能です。
50	10月28日	12月24日	2月7日	交通	特殊車両の通行許可に関する規制の見直し	セミトレーラーなどの特殊車両については通行許可をとらないと運行できないことになっております。現在オンライン申請しておりますが、オンライン上で未収録道路や個別協議がある各道路の管理者(県、市町村道の道路課等)へ協議が河川国道事務所に行き、その返事がでてから通行が可能です。でも殆どが前後に誘導車をつけるなどの条件が付き、オンライン上で交差点番号が入っている道路を収録道路にするだけで協議回数は大幅に減ると思っています。現状ではオンライン申請して、2-4週間後に交付になり、その後協議が各道路管理者に行き、返事は遅くても2ヶ月もかかります。その間車を動かすことはできず、大変費用の無駄になり、荷主にも多大な迷惑をおかけします。7月頃から全国どこでも時間がかりすぎとの声がか聞こえてます。日本の物流が滞っているこの現状をみていただきたい。 特殊車両については今は殆どが誘導車をつけることと条件が付き、ちょっとしたカーブがあるところでしょうか、運賃が20年前より下がらず、燃費も悪化しているこの現状で、また、3台並走して走行することの意味はどこにあるのでしょうか？安全のためとした荷役のみは出し荷物があがる場合と、幅が3mを超えるとか、適用条件を考慮していただきたいと思っております。	今田早百合行政書士事務所	国土交通省	道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊でありむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するための必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができます。	【道路情報便覧の収録情報・個別協議について(自治体の事務によるもの)】直轄国道についてはほぼ収録しておりますが、地方自治体が管理する道路については収録が遅れている実態があります。引続き地方自治体の理解・協力を得つつ、処理期間の短縮や利便性の向上に資するよう、自治体が管理する道路の収録情報を増やしていくよう協力を呼びかけていきたいと考えています。 【窓口の現状について】特殊車両通行許可の審査については、かねてより迅速化に努めてまいりましたが、平成25年7月から導入したところですが、これにより、車検証の発行を待つ期間にあらためて通行に関する審査を行うことができ、車検登録後速やかに特殊車両としての通行が可能となります。なお、特殊車両の通行許可に係る審査が申請された車両と道路の構造と交通の状況との関係において、通行上の支障の有無を確認することを目的としていることから、提出後に付いた車検証の諸元から大きく異なる場合もある見込みの点について、通行の可否や条件に影響を与えることが懸念されるものであれば再度審査を行う必要がありますが、そうでない場合には許可証を交付することが可能です。		
51	10月30日	12月24日	2月7日	交通	送電線・ガスパイプラインの敷設促進	送電線・ガスパイプラインの敷設促進に向けて、公益権が認められる場合を拡大し、道路の地下や河川側の地下を開放する規制改革を推進すべきである。これにより、電気・ガスの安定的供給や災害時のセキュリティ確保が図れる。また、ガスパイプラインの敷設を促進すれば、ガス事業者のみならず、ガスパイプラインの原材料(鉄鋼など)の供給者も計画を立てやすくなり、景気促進の効果も期待される。(「第185回国会(臨時会)に向けた意見書」2013年10月1日経済同友会 参照)	公益社団法人経済同友会	国土交通省	一般の自由な通行を本来の目的とする道路に、工物等を設けて継続して道路を使用することは、多少なりとも通行の支障になり得ることから、道路本来の目的との調整を図るため、道路管理者の許可を受けなければならないこととします。	現行制度下で対応可能	道路法第32条、33条	ご提案の「送電線」が具体的に何を指すのか必ずしも明らかではありませんが、「送電線」のうち、道路法第36条第1項に規定するいわゆる義務占有物件には当たらない電線(卸供給、特定規模電気、特定供給のうち非常時に必要な自備線)についてもその公益性にかんがみ、道路法第33条第1項の基準を満たせば、原則として占用許可を与えるなど、柔軟な運用に努めているところです。また、「ガスパイプライン」については、道路法第36条第1項に規定するいわゆる義務占有物件には当たりませんが、その公益性にかんがみ、道路法第33条第1項の基準を満たせば、原則として占用許可を与えるなど、柔軟な運用に努めているところです。
52	10月31日	12月24日	2月7日	交通	新規格車等の自由走行について	総重量20t超の新規格車が登場して19年以上経ち、全長の短いダンプトラック等を除く大型車の大半が新規格車となっています。しかし道路法では車両の一般的制限値が未だに総重量20tに制限されており、総重量20t以上の新規格車は道路を自由に走行することを規制されています。新規格車は重さ指定道路を通行するか、特車許可を申請して申請したルートしか走ることが出来ませんが、大半の新規格車保有者が道路法の周知徹底が出来ていないと思われます。 重さ指定道路の指定は幹線道路以外を除き、重さ指定道路沿いの荷積み下ろしは稀です。決まったルートの運行は事前に特車申請する事も出来ず、しかし、長距離の場り便を確保する場合や急な融通配車は殆どの場合、重さ指定道路以外を運行しなければなりません。道路法を順守すると、仕事を諦めるか、本気で程度超過出来る事、横荷をら減る積載量にし車両総重量20t以下で運行すると言う無駄な事をしなければなりません。 新規格車の特車申請(国土交省も取り扱っていた)は、市役所や都道府県の土木事務所などにいかなければならず非常に不便で、申請から許可が下りるまで1ヶ月以上掛かる場合もあります。遠隔地の重さ指定道路以外への新規格車の運行は事実上不可能と言う事でしょうか。 物流の効率化の為、長尺の大型車の標準となっている新規格車は一刻も早く自由走行を認めていただきたい。	石下運輸株式会社	国土交通省	道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊でありむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するための必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができます。	【新規格車等の自由走行について】我が国の道路の設計は、車両制限令に定める一般的制限値を超える車両の通行を原則として禁止しており、これらの車両の通行による道路構造への影響と交通の危険の防止を図る観点から、特殊車両通行許可制度を設けていることとです。平成6年度に道路構造令及び車両制限令が改正され、車両総重量の制限値を車長11メートル以上かつ総軸荷重4トン以下かつ11メートル以下で緩和し、高速自動車国道及び指定道路にあっては新規格車は自由通行することが出来ますが、これ以前に建設された道路等について自由走行を認めることとすれば、道路構造への影響が極めて大きくなると考えられるため、緩和することは困難です。 【新規格車の特車申請について(自治体の事務によるもの)】庶務課又はその殆どの区間は重さ指定道路に指定されていますが、一部は未指定であるため当該区間を通行する場合は申請が必要となります。なお、地方自治体が管理する道路の通行許可は自治事務のため、国では許可を行うことはできません。重さ指定道路以外の新規格車における通行に係る申請及び手続方法等については、当該地方自治体へお問い合わせください。		

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
53	10月31日	12月24日	2月7日	交通	新規規格車の全長、最速軸距についての規制について	現在、新規規格車は最速軸距、全長により、全長11m以上、最速軸距7m以上の25t車と全長9m以上、最速軸距5.5m以上の22t車の2種類があります。25t車は大型車の主流ですが、狭い事現場や狭い場などに出入りしなければならないトラックは最速軸距7mでは進入できない場合が多数あります。最速軸距の短い22t車は、エンジンのコンパクトな20t車と積載量が大きく、余り意味の無い車種になっていきます。 25t車と22t車の間が総重量3t、全長で2m、最速軸距で1.5mも間隔があり、25t車と22t車の中間に、全長10m、最速軸距6.2mの総重量23.5t車の規格を要望します。	石下運輸株式会社	国土交通省	道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	対応不可	道路法第47条、第47条の2	平成5年度に道路構造令及び車両制限令を改正し、高速自動車国道又は重さ指定道路では、車両総重量を車両の車長及び最速軸距に応じて段階的に25tまで緩和しています。 なお、要量の車両はこの段階的に定められた数値の間にあるものですが、このような車長及び最速軸距の短い車両を認めた場合には、一度に橋梁等に載る特殊車両の台数が増えることにより橋梁にかかる総重量が増え、道路構造上問題となることからこれを緩和することは困難です。
54	10月31日	12月24日	2月7日	交通	貨物自動車運送事業者によるレンタカー使用期間制限の緩和について	【内容】 ○貨物自動車運送事業者のレンタカー使用について、用途および期間の制限を緩和すること。 【提案理由】 ○現在、引越シーズンに特例として認められている貨物自動車運送事業者のレンタカー使用について、用途および期間の制限を緩和し、繁忙期や整備・点検時にも使用を認めるべきである。	公益社団法人リース事業協会	国土交通省	貨物自動車運送事業者のレンタカーの使用については、引越に係る輸送力を確保し、利用者のニーズに的確に対応するという観点から、引越期間に引越シーズンの引越シーズンにおけるレンタカーの使用の取扱について	検討を予定	道路運送法第90条 道路運送法施行規則第92条 平成15年国土自第90号「貨物自動車運送事業者の引越シーズンにおけるレンタカーの使用の取扱について」	引越シーズン以外の繁忙期等におけるレンタカー使用については、輸送の安全の確保、利用者ニーズ等を踏まえ、その要否について検討することといたします。
55	10月31日	12月24日	2月7日	交通	特殊車両の通行許可制度の撤廃	今現在一定の大きさや重さを超えた車両(大きな物体を輸送する車両、とりわけセミトレーラやフルトレーラ)につきましては道路法に基づく通行許可を取得しなければ走行することは出来ません。道路法制定当初の時代であればこの制度は例外的に大きな車両に対しての規制としての機能を果たしておりました。しかしながら昭和の高度成長期から、道路法の前提を大きく超えるほどに輸送の需要があり特殊車両に分類される車両が増え続けています。今の時代においては「特殊」という概念が当てはまらないほどの数になり、「例外的に走行する」というような車両ではありません。又、昨年のトンネル崩落事故によって浮き彫りになったように道路交通インフラの老朽化が以前より指摘されており、国にも地方自治体にも道路保全に回す予算が全く不足しているように見受けられ、また建造から50年を超えるインフラが今後5〜10年の間に大幅に増える事から、このままでは道路インフラの修繕が追いつかないのは明白と言えましょう。道路保全と特殊車両の輸送量の確保という相反する命題を解決するために、現在の通行許可制度の廃止をご提案申し上げます。今後も半恒久的に日本国民の財産である道路を保全し、日本国民の為に経済発展がなされるようにするために、特殊車両を禁止せず継続的に道路を保全する制度をこの際導入されるのが規制改革の本分かと思えます。	個人	国土交通省	道路管理者は、車両の構造又は車両に積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認めるときは、車両を通行させようとする者の申請に基づいて、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため必要な条件を附して、車両制限令で定める車両の諸元の最高限度を超える車両の通行を許可することができる。	対応不可	道路法第47条、第47条の2	我が国の道路は車両制限令で定める一般制限値の車両が安全・円滑に通行できるよう設計されており、この数値を超える車両の通行は原則として禁止されています。しかし、社会・経済活動においては、やむを得ずこれを超える車両を通行させる必要があることから、道路管理者は道路構造の保全と交通の危険の防止を図るため、当該車両と通行する道路との物理的な関係を客観的に審査し、通行を許可しているところです。なお、今後進展していく道路構造の老朽化への対処としては、適切な維持・修繕を行うことにより道路を保全しつつ、あわせて道路構造への影響が大きいとされる重量制限を超過する車両等の通行の適正化を図ることが重要であると考えていることから、このような車両等の取締りや指導を徹底するなどし、特殊車両通行許可制度を適切に運用していくこととします。
56	11月1日	1月10日	2月7日	交通	自動車の燃費(CO2排出量)計測・表示方法	車の燃費性能について、消費者に商品選択に必要な情報が提供されていないため、下記を要望する。 燃費計測モードとして、冷機始動短距離モードと高速モードを設け、個別の燃費値を別々に表記する。WLTP採用においても、表示をモードごとに分ける。 燃費(燃焼消費率)だけでなく、燃費値から換算したwell to wheelのCO2排出量を併記する。 理由 ・燃費計測モードの平均速度が低い(JC08モードで24km/h)ため、高速燃費性能がカタログ燃費値に反映されにくく、高速走行の多いユーザーが燃費の良い車種を選択することができない。メーカーは、高速燃費よりも市街地燃費や、コスト、居住性を優先させた日本専用車を開発せざるをえず、国際競争力を弱める一因になっている。例えば、燃費効率が高くて、欧米で主流であるガソリン直噴ターボが日本では少なく、高速走行時に効率が悪いレトロ式CVTが多い。また、日本では空気抵抗が大きい全高の高い車の割合が多い(例えば、全高1.6m以上の車種が、乗用車販売の半数以上)。なお、海外では、市街地燃費と高速燃費の併記が一般的。 ・JC08モードでの燃費値は、冷機始動計測値と暖機後始動計測値が合算された値で、冷機始動計測値が25%しか反映されないため、冷機始動短距離走行燃費性能が燃費値に反映されにくく、短距離走行の多いユーザーが短距離燃費の良い車種を選択することが出来ない。なお、海外では、市街地燃費は冷機始動モード単独表示が一般的。 ・EV/PLVと純油は、倍種当たりのCO2発生量が異なり、ディーゼルの燃費が良くて、必ずしもCO2排出量が少なくなりが、消費者やマスコミはほとんど理解していない。また、電気自動車やプラグインハイブリッド車のCO2排出量について、電気使用時はCO2排出が無い(発電も含め)と誤解している消費者が多い。最終的に大気に放出されるwell to wheelでのCO2排出量がわからないと、環境性能の比較ができず、環境性能における商品選択ができない。 とにかく、色々な使用条件の消費者が適した商品を選択できるように、多くの条件、種類の性能を表示することが絶対に必要であり、それによる健全な競争が、競争力のある製品を生み出すことに繋がる。	個人	経済産業省 国土交通省	燃費値については、交通政策審議会と総合エネルギー調査会の合同会議における審議の結果、我が国の走行実態を反映していると考えられるJC08モードについて、冷機始動計測値と暖機後始動計測値をそれぞれ25及び75の割合で加重して調和平均して算定することによりJC08モード燃費値を算出し、カタログ等に記載することとされています。また、JC08モード燃費値から換算したtank to wheelのCO2排出量を国土交通省HPで公表しています。CO2排出量の換算においては、ガソリンと純油でそれぞれ異なるCO2排出量単位を用いており、また、プラグインハイブリッド自動車については、CO2排出量の表示に際して、外部から供給される電気エネルギーの生成等にかかるCO2排出量は含まれない旨の注記を付記することとしており、消費者に誤解を与えないための措置を講じています。	検討を予定	自動車エネルギー消費効率の算定等に関する省令に規定する国土交通大臣が告示で定める方法(平成十八年国土交通省告示第三百五十号)第1条第2号 乗用自動車のエネルギー消費性能の向上に関するエネルギー消費機器等製造事業者等の判断の基準等(平成二十五年経済産業省・国土交通省告示第二号)2-1	頂いたご提案の内容も踏まえながら、燃費値のよりよい表示方法、公表方法について、今後とも引き続き審議会等で検討を行って参ります。
57	11月5日	1月10日	2月7日	交通	軽自動車税値上げと車検廃止	軽自動車税を上げる代わりに車検を、新車6年・後4年に延長してください。また形骸化した12ヶ月点検を廃止してください	個人	国土交通省	・自動車は、自動車の安全の確保及び環境の保全を図る観点から、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、これを運行の用に供してはなりません。 ・車検期間は、自動車の不具合発生状況、点検整備実施状況、加害性、諸外国の状況等を考慮して定めています。 ・自動車の使用者は、自動車の種別、用途等に応じ、一定の期間ごとに自動車を点検しなければなりません。	対応不可	道路運送車両法第46条、第50条 第1項、第61条、第62条	現行の車検期間は、自動車の不具合発生状況、点検整備実施状況、加害性、諸外国の状況等を考慮して定めたものであり、延長はできません。また、12ヶ月点検は、自動車の安全の確保及び環境の保全を図る上で必要であり、廃止することはできません。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革会議(各ワーキング・グループ)において対応します。

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	内閣府での回答取りまとめ日	分野	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁	所管省庁の検討結果			
									制度の現状	措置の分類	該当法令等	措置の概要(対応策)
58	10月16日	12月6日	3月5日	交通	圧縮天然ガス自動車の検査の合理化	<p>【要望の具体的内容】 圧縮天然ガス自動車の自動車継続検査と容器再検査を、同一の場所・タイミングで実施する制度を構築すべきである。</p> <p>【規制の現状と要望理由等】 現在、圧縮天然ガス自動車の自動車継続検査は、道路運送車両法に基づき、民間車検工場等において、初回は3年、2回目以降は2年ごとに行なう等、車種ごとに期間が定められている。</p> <p>一方、圧縮天然ガス自動車燃料装置用容器の容器再検査は、高圧ガス保安法の容器保安規則に基づき、容器再検査場において、初回は4年、経過年数4年を超えたものについては2年1月の間ごとに行なうよう期間が定められている。</p> <p>そのため、同じ自動車に関する検査であるにもかかわらず、自動車継続検査と容器再検査は、その実施場所・タイミングが異なるという不合理な状況になっている。</p> <p>そこで、圧縮天然ガス自動車の自動車継続検査と容器再検査を、同一の場所・時期に実施する制度を構築すべきである。</p> <p>こうした制度が構築されることで、(1)一度に二つの検査を行うことができ、費用・時間を節約できる、(2)容器再検査と自動車継続検査の期間が異なることによる容器再検査の失念を防止でき、安全性の向上に資する、といった効果が期待できる。</p> <p>なお、欧米では、車両と高圧ガス容器をひとつの法律で規制することが通常となっており、わが国のように、道路運送車両法と高圧ガス保安法が、それぞれ、車両と高圧ガス容器を別々に規制することは一般的ではない。</p>	(一社) 日本経済団体連合会	経済産業省、国土交通省	<p>時期については、圧縮天然ガス自動車燃料装置用容器の容器再検査は、自動車の継続検査を配慮して、初回は4年、経過年数4年を超えるものについては2年1月としております。</p> <p>ユーザーが自動車を持ち込む場所については、自動車の継続検査を受検する場合は指定整備工場(いわゆる民間車検場)等としており、容器再検査は容器再検査所としております。</p>	現行制度下で対応可能	高圧ガス保安法 容器保安規則 第24条第1項第5号 第33条第3号 第34条第4号 道路運送車両法 第61条、第62条	<p>時期については、圧縮天然ガス自動車燃料装置用容器の容器再検査は、自動車の継続検査を配慮して、初回は4年、経過年数4年を超えるものについては2年1月と規定しており、この期間内であれば、前倒して受けることが可能です。したがって、同時期に両検査を実施することは可能です。</p> <p>場所については、指定整備工場(容器保安規則第33条及び第34条において規定している基準を満たし、都道府県に登録すれば、同一の場所で両検査を実施することは可能です。</p> <p>このため、ご提案につきましては、現行制度で対応可能です。</p>