

11 運輸

1 港湾運送事業に係る規制【平成 15 年度中に結論、以降速やかに措置】

主要 9 港以外の地方港については、需給調整規制を廃止し免許制を許可制にするとともに運賃・料金の認可制を事前届出制とする規制緩和について、平成 15 年度中に所定の結論を得て、以降速やかに措置を講ずる。(運輸オ)

2 輸出入・港湾手続のワンストップサービス(シングルウィンドウ化)の推進

輸出入・港湾手続については、平成 15 年度の出来るだけ早い時期におけるシングルウィンドウ・システム供用開始に向け、関係省庁間で準備が進められているところであるが、その際、利用者からの意見・要望を踏まえ、利用者にとっての利便性向上とコスト低減を最優先目標とするとともに、実施時期についても少しでも繰り上げて早期に実現する。【平成 15 年 7 月中を目途に運用開始】(運輸オ a)

さらに、昨今の進歩著しい情報技術革新の潮流と今回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、既存システムの相互接続にとどまらず、改めて輸出入・港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行い、より信頼度が高くかつ運用コストの低廉な新しいシステム構築について検討する。【逐次検討】(運輸オ b)

3 自動車保有関係手続のワンストップサービス化【平成 17 年運用開始】

自動車保有に関する手続(検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税の納付等)のワンストップサービス化については、平成 17 年運用開始に向け、現在関係行政機関において作業が進められているところであるが、これについては確実な運用開始を図るとともに、関連する法令の着実な整備を図る。なお、軽自動車についてワンストップサービス化する際には、現在は軽自動車検査協会が独自に行っている軽自動車の登録管理についても接続のインターフェイスを統一化すること等により、申請者負担の軽減が図られるようにする。(運輸オ 21、 IT32b(e)iv)

4 車検制度に係る検討作業【逐次実施】

車検・点検整備制度については、従来から車検有効期間の延長等により、相応の規制緩和が進められてきており、最近においても 2000 年 5 月に、車両総重量 8 トン未満の貨物自動車について初回の車検有効期間が 1 年間から 2 年間に延長されるとともに、貨物自動車の点検項目が簡素化されたところである。しかしながら、爾

後においても、同8トン以上の貨物自動車について同様の延長要望が提出されるなど、車検・点検整備制度の在り方については国民負担の軽減等の観点から、引き続き、要望が提出されている。

このため、安全で環境との調和のとれた車社会の実現を目指すという車検・点検整備制度本来の目的を念頭に置き、かつ諸要望の内容をも考慮しつつ、望ましい制度の在り方について、必要なデータ等を収集の上、常に検討して改善を図っていく。なお、その際には、国民に対する説明責任を全うするとともに、十分な透明性を確保する。(運輸ウ)

5 セミトレーラー等の積載条件の見直し【平成 15 年度検討・実施】

現在、道路を走行する車両に係る重量規制については、車両制限令及び道路運送車両の保安基準により、車両の長さ及び軸距に応じ連結車両総重量最大 36 トンまでとされているが、総重量 44 トンの ISO 規格 40 フィートフル積載海上コンテナ積載車両等については、許可を得て通行が可能となっている。しかし、物流効率化による高コスト構造是正の観点からは、道路の構造や交通の安全に悪影響を与えずに通行可能なルートについては、当該コンテナ積載車両以外の総重量 36 トンを超える車両についても通行を認めることが望ましい。このため、重量が車両制限令に定める最高限度を超える車両の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するためのセミトレーラー等の積載条件の見直しについて検討し、実施する。(運輸ア)

6 車高規制の見直し【平成 15 年度検討・実施】

現在、道路を走行する車両に係る車高規制については、車両制限令及び道路交通法（施行令）により 3.8m とされているが、高さ 4.1m の ISO 規格背高海上コンテナ積載車両等については許可を得て通行が可能となっている。しかし、物流効率化の観点からは、道路の構造や交通の安全に悪影響を与えずに通行可能なルートについては、当該コンテナ積載車両以外の車高 3.8m を超える車両についても通行を認めることが望ましい。このため、積載時の車高が 3.8m を超える車両（コンテナや完成自動車を運搬する車高 4.1m の車両等）の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しについて検討し、実施する。(運輸ア)

7 タクシー事業に係る見直し

(1) 緊急調整措置の見直し【逐次実施】

タクシー事業については平成 14 年 2 月に需給調整規制が廃止されたが、同時に一定の条件下では需給調整措置を取ることができる緊急調整措置が設けられた。これに関連し当初は 140 箇所が特別監視地域に指定された。さらに、今年度に入って、沖縄には実際に緊急調整措置が発動され、特別監視地域も 212 箇所に激増している。特別監視地域が当初より多く、さらに、今年度激増している原因には、その指定要件のうちの実車率の低下率が過去 5 年間平均対比で「流し地域」では 10% 超であるのに、「非流し地域（流し比率の著しく低い地域）」では 2% 超と著しく低く設定されていることもある。緊急調整措置の発動地域が拡大すれば需給調整規制を廃止した趣旨を根底から損ねる危険性があり、その発動は厳に必要性があるケースに限定されなくてはならない。したがって、総合規制改革会議第 1 次答申（平成 13 年 12 月 11 日）においても提言されているように、特に、非流し地域における実車率の低下率の数値引き上げを含めて、安易な需給調整規制の復活という事態に至らないよう、制度の不断の見直しを行う。（ 運輸イ ）

(2) NPO によるボランティア輸送に係る有償運送の可能化【平成 14 年度中に結論】

また、公共交通機関の利用が困難な高齢者、身体障害者等を個別に又はこれに近い形で輸送するサービスである、いわゆる“STS（スペシャル・トランスポート・サービス）”については、「構造改革特区推進のためのプログラム」において「NPO によるボランティア輸送について有償運送を可能化」とされていることから、その措置内容等を基本にしつつ、今後構造改革特区にとどまらず、全国的にその実現を図る方向で検討し、結論を得る。（ 運輸イ ）

(3) タクシーの運賃・料金に係る処理期間の短縮【平成 14 年度中に措置】

タクシーの運賃・料金に関しては、改正道路運送法の施行後、意欲ある事業者の創意工夫により様々な運賃・料金が実施されてきており、そのより一層の促進を図るためには、申請に基づき認可が行われるまでの「標準処理期間」の短縮を図ることが重要である。このため、標準処理期間の運用について見直しを行い、類似の内容の申請に対する処分が既に行われている場合等については、その審査結果を活用するなど、処理期間の短縮を図る。（ 運輸イ ）