

運輸関係

- ・ 車高 164
- ・ 分割可能貨物積載車両の総重量 165
- ・ 駆動軸の軸重 166
- ・ 三軸車の総重量 167
- ・ 特殊車通行許可申請手続き 168
- ・ 特殊車両通行許可申請の簡素化 169
- ・ セミトレーラ等特殊車両の通行可能道路の拡大 170
- ・ ISO規格フル積載海上コンテナの未指定道路の事前審査期間の
短縮 171
- ・ トラック営業区域規制の見直し 172
- ・ 営業車最低保有台数の見直し 173
- ・ 貨物自動車運送事業等における料金・運賃規制の見直しに際しての
最大限慎重な検討 174
- ・ 貨物自動車運送事業におけるレンタ車代用利用の拡大 175
- ・ トラック法定耐用年数の延長 176
- ・ 基準緩和車両積載条件の緩和 177
- ・ 輸入自動車通関証明書の廃止 178
- ・ 貨物運送取扱事業の参入規制について 179
- ・ 貨物運送取扱事業の規制について 180
- ・ 外国のマルチ・モーダル運輸業者のための日本市場の改善 181
- ・ 港湾、マルチ・モーダル運輸サービスに係る規制への関係団体
意見表明機会の提供 182
- ・ 土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和 183
- ・ 緊急調整措置による需給調整規制廃止の形骸化の防止 184
- ・ 鉄道事業の運賃・料金設定方式に係る規制 185
- ・ 「政府調達に関する協定」の適用除外 186
- ・ 貨物鉄道事業についての運賃の規制緩和 187
- ・ 貨物自動車の「大型」と「普通」の見直し 188
- ・ NR装置の最高速度基準の緩和 189
- ・ 土砂等を運搬する大型自動車（ダンプカー）の積載重量の自重計の
取付の義務の廃止 190
- ・ 自動車検査証の有効期間の延長 191
- ・ カーバイト（危険品）の青函トンネルの通貨 192
- ・ 鉄道車両に係る諸制度のリース適用 193
- ・ 港湾運送事業の更なる規制緩和 194
- ・ 船員職業紹介事業の許可 196
- ・ 内航船舶（沿海船）の航行可能領域の拡大 197
- ・ 航海実歴を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制
水先の免除 198
- ・ 日本籍船の船舶の登記・登録の一元化、船舶原簿と船舶登記簿の
変更手続の一元化 199
- ・ 国際船舶の海外譲渡、登録抹消に係る手続きの簡素化 200
- ・ 船舶の建造許可に当たっての手続きの簡素化 201
- ・ 船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化 202

・ 公用航海日誌の記載方法の弾力化	203
・ 港湾荷役の24時間フルオープン化の実現	204
・ 事前協議制度の見直し	205
・ 内航海運暫定措置事業の早期終了	206
・ 船員派遣についての慎重な検討等	207
・ 船舶に係る外国国籍取締役規制の撤廃	208
・ 港湾関係諸料金（入港料等）の適正化	209
・ 引火性危険物積載船に係る夜間着棧の許可	210
・ カーバイト（危険品）の旅客フェリーでの輸送緩和	211
・ 1000総トン数以上の大型船への規制緩和	212
・ 船荷役の申請業務の見直し	214
・ 危険物船舶荷役時の船間保安距離の緩和	215
・ 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に 基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和	216
・ 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船に対する航行 管制の緩和	217
・ 2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に 基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和反対	218
・ 瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船に対する航行管制の 緩和反対	219
・ 外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	220
・ 空港スロット配分の見直し	221
・ 航行援助施設利用料の軽減	222
・ 新東京国際空港、関西国際空港における共有スペースの使用料の 引き下げ	223
・ 国際航空運賃の自由化	224
・ 空港スロット配分の見直し	225
・ 新東京国際空港、関西国際空港における着陸料の軽減	226
・ 航空機に係る外国国籍取締役規制の撤廃について	227
・ 航空情報の公開	228
・ 無人貸出返却を前提としたITS技術を用いた車両共用利用 システム処理の緩和	229
・ 装置リコール制度導入	230
危険物・保安関係	
・ 特殊防火設備による区画	233
・ 危険物コンテナ収納検査の適用除外	234
・ 船舶による危険物輸送	235
・ 内航船の少量危険物輸送における例外規定	236
その他	
・ 臨港地区における土地利用規制の緩和	237
・ 都市計画法における店舗出店地域の規制緩和について	238

分野	運輸関係	意見・要望提出者	経団連、全日本トラック協会、石油化学工業協会、日本化学工業協会、日本自動車工業会、関経連	
項目	車高			
意見・要望等の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・現に車高4.1mの車両が通行できる道路については、最高限度を4.1mに緩和すべき。 ・車載輸送トレーラの走行について、車高を4.1mまで緩和すべき。 ・海上コンテナ及びそれ以外のコンテナ積載車両の車高の許可限度を4.2mに緩和すべき。 			
関係法令	道路法第47条、第47条の2、車両制限令第3条	共管	警察庁	
制度の概要	<p>車高の最高限度 3.8m</p> <p>最高限度を超える車両を通行させる場合は、道路管理者の特殊車両通行許可が必要。</p> <p>9フィート6インチの国際海上コンテナを積載した車両（車高4.1m）は、指定経路において許可により通行可能。</p>			
計画等における記載の状況	なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ）	措置困難	その他
<p>（説明）</p> <p>1 国際海上コンテナで高さ9フィート6インチのものを積載する車両については、同コンテナが国際複合一貫輸送に供されるものであり、かつ車高を低くしても3.8mを超えて4.1mにならざるを得ない特殊性があることから、昭和60年度より車高4.1mで許可を受けてあらかじめ指定された経路を通行することができる。</p> <p>2 分割可能な他の貨物を積載した車両（車載輸送トレーラを含む。）については、上記1で述べたような特殊性は認められない。</p> <p>仮に、分割可能な各種の背の高い車両の通行が増加することとなれば、これら一般的な国内貨物の積載車両は、背高海上コンテナのようにISO規格によって厳格に製造・積み付けされた車両と異なり、積み荷の状況が様々であるため車高が4.1mをこえて通行する可能性もあり、高さに関わる事故が多く発生している現状においては、慎重な対応が必要である。</p> <p>3 コンテナを積載して車高が4.2mとなる車両については、車高を低くしても4.2mにならざるをえないという特殊性はないので、許可することはできない。</p>				
担当局課室等名	道路局道路交通管理課(03-5253-8482)・企画課(03-5253-8485)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	経団連、全日本トラック協会、石油化学工業協会、日本化学工業協会	
項目	分割可能貨物積載車両の総重量			
意見・要望等の内容	<p>・連結車両総重量規制(鋼材輸送、複合輸送を含む)について現行の36トンから44トン程度まで緩和すべき。</p> <p>・セミトレーラの車両総重量規制(鋼材輸送、複合輸送を含む)について現行の28トンから36トンまで緩和すべき。</p>			
関係法令	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、第55条	共管	なし	
制度の概要	<p>(道路法)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トン程度であり、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。</p> <p>(保安基準)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。</p>			
計画等における記載の状況	なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中)	措置困難	その他
(説明)				
<p>1 国際海上コンテナは、輸出入時と同じ状態で輸送され、国内で貨物の積み替えを行わないという国際複合一貫輸送に特殊性があることから、保安基準では規定を緩和できる車両の対象とし、また、道路構造の保全のため必要な連行禁止条件等を付したうえで、高速自動車国道及び指定道路等においてフル積載した状態で特例的に特殊車両通行許可の対象としている。</p> <p>2 これに対して、国際海上コンテナ以外の貨物の輸送(鋼材輸送、複合輸送も含む。)は積載物の軽減等が可能であるため、同貨物の積載車両については、国際海上コンテナ積載車両と同様の特殊性は認められず、フル積載した状態での国際海上コンテナ積載車両と同程度までに引き上げることはできない。</p> <p>3 なお、国際海上コンテナ以外の貨物の積載車両については、平成10年6月に高速自動車国道及び指定道路等における特殊車両通行許可限度重量を引き上げている。これにより、最遠軸距12m程度の一般的なセミトレーラ連結車で約25%の積載量の増加が可能となるよう措置している。</p>				
担当局課室等名	道路局道路交通管理課(03-5253-8482)・企画課(03-5253-8485) 自動車交通局技術安全部技術企画課(03-5253-8591)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	全日本トラック協会	
項目	駆動軸の軸重			
意見・要望等の内容	エアサス車について、軸重10トン規制を、欧州並みの11.5トンへ引き上げられたい。			
関係法令	道路法第47条、第47条の2、車両制限令第3条 道路運送車両の保安基準第4条の2等	共管	なし	
制度の概要	(車両制限令) 軸重の最高限度は10t (保安基準) 自動車の軸重は、10トンを超えてはならない。			
計画等における記載の状況	【「規制改革推進3か年計画」(改定) 11才】 エアサスペンション装備の車両の道路構造物に与える影響について、自動車業界等との協力の下で技術的検討を行い、その結果を踏まえて、エアサスペンション装備の車両の軸重制限の緩和の可否について検討する。			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 1 軸重に係る基準については、道路、橋梁等の道路構造物の耐久限度等を考慮して規定されており、国土交通省の所管法令において最高限度を10トンと定めているところである。 2 エアサス装備車両の軸重制限については、現在、自動車工業界等の協力の下技術的検討を行っており、その検討結果を踏まえて、緩和の可否について検討を行う。				
担当局課室等名	道路局道路交通管理課(03-5253-8482)・企画課(03-5253-8485) 自動車交通局技術安全部技術企画課(03-5253-8591)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	全日本トラック協会	
項目	三軸車の総重量			
意見・要望等の内容	建設事業にとって必要不可欠な建設資材等の運搬を行っているダンプカー、コンクリートミキサー車等については、輸送の効率化等に資するため、車長及び軸距にかかわらず三軸車については、車両総重量の最高限度を25トンまで緩和を図られたい。			
関係法令	道路法第47条、第47条の2、車両制限令第3条 道路運送車両の保安基準第4条	共管	なし	
制度の概要	<p>(車両制限令)</p> <p>総重量の最高限度</p> <p>高速自動車国道又は道路管理者が指定した道路</p> <p>車長及び最遠軸距に応じて最大25トン</p> <p>その他の道路</p> <p>一律20トン</p> <p>(保安基準)</p> <p>車両総重量は、車両の長さ、最遠軸距に応じて最大25トン以下でなければならない。</p>			
計画等における記載の状況	なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中)	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>1 橋梁等においては、その構造の保全のため、単位面積当たりの荷重を一定以上に抑えなければならず、したがって、通行車両に対しては車長・軸距に応じた総重量制限が必要となる。</p> <p>2 車長・軸距にかかわらず一律に三軸車の車両総重量をすべて緩和することは、単位面積当たりの荷重を制限することができなくなり、道路構造の保全上重大な支障となるため、その実施は困難である。</p> <p>3 なお、三軸車であっても車長・軸距の長い一定の車両であれば、車両の形状にかかわらず登録が可能であり、既に高速自動車国道及び指定道路において総重量25トンまでの自由走行が可能となるよう措置している。</p>				
担当局課室等名	道路局道路交通管理課(03-5253-8482)・企画課(03-5253-8485) 自動車交通局技術安全部技術企画課(03-5253-8591)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	全日本トラック協会、日本自動車工業会	
項目	特殊車両通行許可申請手続き			
意見・要望等の内容	・ 手続方法、添付書類の簡素化			
関係法令	道路法第47条、第47条の2	共管	なし	
制度の概要	<p>車両諸元の最高限度を超える車両を通行させる場合には、道路管理者の特殊車両通行許可が必要。</p> <p>許可申請書には通行経路を示した経路図の添付が必要。</p>			
計画等における記載の状況	【「規制改革推進3か年計画」(改定) 11才】 特殊車両通行許可手続について、審査期間の短縮、申請書類の簡素化等について検討する。			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	措置済	措置するか否かを含めて検討中		
	措置予定	具体的措置の検討中		
	(実施(予定)時期:)			
(説明)				
1 申請に対して許可するまでの標準期間として、				
1) 申請経路が、他の道路管理者との包括的な事前協議を了している道路情報便覧記載路線であること。				
2) 申請車両が、詳細な審査や協議が不要となる一定の車両諸元であること。				
の場合、新規及び変更申請にあつては3週間、更新申請にあつては2週間としている。				
2 今後は、道路情報便覧掲載路線の順次拡大などを図るとともに、オンライン化に向けたシステムの開発を推進することにより、処理期間の短縮を検討する。				
3 また、付属書類の経路図については、平成12年10月より提出部数を2部に削減した。				
担当局課室等名	道路局道路交通管理課(03-5253-8482)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	日本自動車工業会	
項目	特殊車両通行許可申請の簡素化			
意見・要望等の内容	<p>指定経路の「通行経路表」を廃止し、指定経路であれば自由に経路を組み、特殊車両通行許可申請出来るようにする。</p> <p>また、未指定の経路は常時申請、審査できるようにする。</p>			
関係法令	道路法第47条の2	共管	なし	
制度の概要	車両諸元の最高限度を超える車両を通行させる場合には、道路管理者の特殊車両通行許可が必要。			
計画等における記載の状況	なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中)	措置困難	その他
(説明) 1. 背高海上コンテナの通行経路については、事前に経路を審査された経路(指定経路)のみ申請の受付ができるものとしており、当該指定経路は起終点単位で受け付けている。 2. 今後は、事務の迅速化に努めるとともに、指定経路の効率的な手続手法について、検討する。				
担当局課室等名	道路局道路交通管理課(03-5253-8482)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	日本化学工業協会	
項目	セミトレーラ等特殊車両の通行可能道路の拡大			
意見・要望等の内容	I S O規格国際海上コンテナフル積載トレーラについて、通行可能な指定道路の延長			
関係法令	道路法第47条の2	共管	なし	
制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> 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指定道路において、総重量20t超の車両（車長及び軸距に応じ最大25t）が自由走行できる仕組みを創設。 平成10年度より、I S O規格国際海上コンテナ積載車両については、高速自動車国道及び指定道路において特殊車両通行許可によりフル積載通行が可能 			
計画等における記載の状況	なし			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	措置済 措置予定	措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中		
	(実施(予定)時期：平成13年4月)			
(説明)				
<p>1．高速自動車国道や一般国道を中心として、平成5年度から橋梁の補強等を実施し、車両の大型化に対応した道路整備を進めてきている（平成14年4月現在高速道路及び指定道路延長約4.7万km）。</p> <p>2．今後の車両の大型化対応についても、橋梁補強等による道路整備を推進しており、これにより、指定道路ネットワークが拡大され、特殊車両通行許可によってI S O規格国際海上コンテナ用セミトレーラのフル積載車両の通行が可能となる範囲が拡大されることとなる。</p>				
担当局課室等名	道路局道路交通管理課(03-5253-8482)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	日本自動車工業会	
項目	ISO規格フル積載海上コンテナの未指定道路の事前審査期間の短縮			
意見・要望等の内容	ISO規格フル積載海上コンテナの、未指定区間の事前審査期間を短縮していただきたい。			
関係法令	道路法第47条の2	共管	なし	
制度の概要	車両諸元の最高限度を超える車両を通行させる場合には、道路管理者の特殊車両通行許可が必要。			
計画等における記載の状況	なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>1. ISO規格フル積載の海上コンテナ積載車両については、高速自動車国道及び指定道路において、特殊車両通行許可により、原則通行可能となっている。</p> <p>2. ただし、高速自動車国道又は指定道路に接続する道路のうち、道路管理者が道路構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認める道路について、当該道路が指定されるまでの間、特殊車両通行許可申請の審査に関して指定道路と同様の取扱を、平成10年12月に行った。</p> <p>3. 未指定道路が指定道路と同様の取扱可能か否かの事前審査については、オンライン化に向けたシステム開発の推進と併せて、さらなるサービスの向上を検討する。</p>				
担当局課室等名	道路局道路交通管理課(03-5253-8482)			

分野	運輸関係 ア トラック事業等	意見・要望提出者	経済団体連合会
項目	トラック営業区域規制の見直し		
意見・要望等の内容	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。		
関係法令	貨物自動車運送事業法第10条	共管	なし
制度の概要	<p>一般貨物自動車運送事業者は、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こととされている。</p> <p>また、営業区域については、原則として、陸運支局の管轄区域を単位としているが、平成11年4月までに、経済ブロックを単位とした8つの拡大営業区域を設定している。</p>		
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画（改定） 11．運輸関係 ア トラック事業等】 現在の営業区域制度を廃止する（第154回国会に關係法案提出）。		
対応の状況	<p>措置済・措置予定</p> <p>措置済</p> <p>措置予定</p> <p>（実施予定時期：平成15年度）</p>	<p>検討中</p> <p>措置するか否かを含めて検討中</p> <p>具体的措置の検討中</p>	<p>措置困難</p> <p>その他</p>
<p>（説明）</p> <p>「今後のトラック事業及び貨物運送取扱事業の在り方について」（貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会報告、座長：一橋大学杉山教授）に基づき、営業区域規制については、その営業範囲の限定を取り外し、トラック事業者が、より自由な経営戦略により、荷主ニーズに的確に対応した運送サービスの提供や、帰り荷等の増加による積載効率の向上など輸送の効率化を実現できるよう、廃止する。</p> <p>（鉄道事業法等の一部を改正する法律案を第154回国会に提出）</p>			
担当局課室等名	自動車交通局貨物課（連絡先）03 - 5253 - 8575		

分野	運輸関係 ア トラック事業等	意見・要望提出者	日本化学工業会	
項目	営業車最低保有台数の見直し			
意見・要望等の内容	最低保有台数要件を緩和し、最終的には1社1台からの営業を可能としてほしい。			
関係法令	貨物自動車運送事業法第6条	共管	なし	
制度の概要	一般貨物自動車運送事業を行うためには、国土交通大臣の許可を受ける必要があり、許可の基準については、各地方運輸局が公示しているが、その中で、最低車両台数の規定がある。			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画（改定） 11. 運輸関係 ア トラック事業等】 現在拡大営業区域で15台としているトラック事業の許可の基準となる車両の保有台数について、全国一律5台にまで引き下げる。			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 貨物自動車運送事業における最低車両台数は、まとまった車両規模を確保することによって、適切な運行管理を行いうる体制を整えることを担保するものであり、これを撤廃してさらにトラック事業の零細化を進めることは、輸送の安全の確保の観点から適当ではない。 なお、規制緩和推進3か年計画に基づき、最低車両台数を全国一律5台とした（平成13年4月1日実施）。				
担当局課室等名	自動車交通局貨物課 (連絡先) 03 - 5253 - 8575			

分野	運輸関係 ア トラック事業等	意見・要望提出者	日本労働組合総連合会	
項目	貨物自動車運送事業等における料金・運賃規制の見直しに際しての最大限慎重な検討			
意見・要望等の内容	貨物自動車運送事業の料金・運賃の見直しにあたっては、不当な運賃料金設定があった場合の変更命令ができるように事前届出制とされている趣旨を踏まえ、最大限慎重な検討を行うべき。			
関係法令	貨物自動車運送事業法第11条	共管	なし	
制度の概要	貨物自動車運送事業者は、運賃及び料金を定め、あらかじめ国土国土交通大臣に届け出なければならない。			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画(改定) 11ア】 トラック事業の運賃・料金規制について、現行の事前届出を事後届出とするとともに、運賃・料金の掲示の義務付けについては、宅急便のように一般消費者が利用者となる場合を除き、原則的に廃止する。(第154回国会に關係法案提出)			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施予定時期：平成15年度)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 貨物自動車運送事業における運賃及び料金については、事前届出制としてきたところであるが、「規制改革推進3か年計画」(平成13年3月30日閣議決定)に基づき、現行の事前届出制を廃止し、必要に応じて報告を求めた上で事業改善命令により事後的に是正を行う仕組みとする。 (鉄道事業法等の一部を改正する法律案を第154回国会に提出)				
担当局課室等名	自動車交通局貨物課 (連絡先) 03 - 5253 - 8575			

分野	運輸関係 ア トラック事業	意見・要望提出者	自動車工業会	
項目	貨物自動車運送事業におけるレンタ車の代用利用の拡大			
意見・要望等の内容	貨物自動車運送事業におけるレンタ車の代用利用の拡大を講じるべき。			
関係法令	道路運送法第80条第1項	共管	なし	
制度の概要	<p>貨物自動車運送事業の用に供する自動車については、事業の適正な運営等の確保といった観点から、使用権原を有するものであることを要件としており（平成2年8月23日付貨陸第83号貨物流通局長通達）、原則としてレンタカーの使用はできない。</p> <p>ただし、年度末等の引越しシーズンや年末年始、収穫時期等の繁忙期においては、事業用自動車のみでは輸送力の確保が困難であることから、自家用自動車の有償運送許可の弾力的な運用を行っており、簡便な手続によりレンタカーの使用を可能とするよう配慮しているところである。</p>			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 〔 措置済 措置予定 〕 （実施（予定）時期：	検討中 〔 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 〕 ）	措置困難	その他
（説明） 貨物自動車運送事業の用に供する自動車については、事業の適正な運営等の確保といった観点から、使用権原を有するものであることを要件としており、輸送力確保が困難という事情のない繁忙期以外の時期におけるレンタカーの利用の拡大は慎重に対応する必要があると考えられる。				
担当局課室等名	自動車交通局貨物課（連絡先）03 - 5253 - 8575			

分野	運輸関係 ア トラック事業等	意見・要望提出者	関西経済連合会	
項目	トラック法定耐用年数の延長			
意見・要望等の内容	トラックの法定耐用年数は現状４年であるが、実際の経済耐用年数は８～１０年の使用が可能であるため、トラックの耐用年数の延長を要望する。			
関係法令	貨物自動車運送事業法第６条	共管	なし	
制度の概要	一般貨物自動車運送事業を行うためには、国土交通大臣の許可を受ける必要があり、許可の基準については、各地方運輸局が公示しているが、その中で、法定耐用年数の規定がある。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>貨物自動車運送事業は、道路という一般公衆の用に供される施設を利用して、荷物を運送する事業であることから、交通安全の確保は至上命題であり、また、排気ガスなどの環境問題への配慮も不可欠であることから、貨物自動車運送事業において使用する事業用自動車については、原則として法定耐用年数を越えないこととしているところである。</p> <p>しかしながら、既に貨物自動車運送事業者は、道路運送車両法や自動車NOx法などの他法令において、安全や環境に関する事業用自動車の構造上の規制を受けていることも踏まえ、法定耐用年数に係る規制の在り方について検討中である。</p>				
担当局課室等名	自動車交通局貨物課 (連絡先) 03 - 5253 - 8575			

分野	運輸関係 ア トラック事業等	意見・要望提出者	全日本トラック協会	
項目	基準緩和車両積載条件の緩和			
意見・要望等の内容	基準緩和車両による分割可能貨物の輸送については、規制改革推進3か年計画において条件付きで保安基準28トンの基準内輸送を可能とする方向で検討されているが、条件については、極力「限定された簡素なもの」とするべきであり、早急に推進されたい。			
関係法令	道路運送車両の保安基準第55条	共管	なし	
制度の概要	保安基準では、車両総重量の上限を規定しており、一般の貨物自動車は、その車両総重量の範囲で運行することとなっている。基準緩和制度は、一般の貨物自動車では運べない分割不可能な重量物品が存在するため、例外的に基準を緩和するものであることから、分割可能な貨物は、基準緩和車両で運搬することは認められていない。			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画（改定） 11ア】 分割不可能貨物を輸送する基準緩和車両の回送時における関係法令の基準内の輸送に関する規制緩和等については、関係法令の基準内の輸送が厳に遵守されることが前提となるため、平成9年10月の基準緩和の認定に係る審査の強化等の効果を見極めつつ、安全性の確保について12年度に得られた一定の結論を踏まえ、引き続き検討する。			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 分割不可能貨物を輸送する基準緩和車両の関係法令の基準内の輸送に関する規制緩和等については、関係法令の基準内の輸送が厳に遵守されることが前提となる。 このため、基準緩和車両の認定条件の遵守状況、交通事故の発生状況を踏まえつつ、確実に基準内での輸送が担保されるような制度、方策等について関係当局及び関係団体と調整中である。				
担当局課室等名	自動車交通局技術安全部技術企画課 (連絡先) 03 - 5253 - 8591			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	日本自動車工業会
項目	輸入自動車通関証明書の廃止		
意見・要望等の内容	自動車通関証明書を廃止し、輸入者側の書類による車両登録を要望		
関係法令	道路運送車両法第7条第1項 他	共管	なし
制度の概要	<p>申請者が新規登録を受けようとする自動車の所有権を有するかどうかを審査するため、輸入自動車については、申請者が輸入車ディーラー等から交付を受けた譲渡証明書（譲渡契約書の内容を定型の様式にしたもの）のほかに、輸入の事実を証明する書面を求めている。</p> <p>「輸入の事実を証する書面」として、関税法第102条の規定により税関が交付する自動車通関証明書、輸出入取引法に基づき設立された日本自動車輸入組合が交付する自動車通関証明書のいずれかの提出を求めている。また、本邦に輸出される自動車について外国において当該自動車を製作することを業とする者又はその者から当該自動車を購入する契約を締結している者であって、当該自動車を本邦に輸出することを業とする者が道路運送車両法第75条第4項に基づき交付する「完成検査終了証」、道路運送車両法施行規則第63条に基づき交付する「排出ガス検査終了証」でもよいこととしている。</p>		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ）	措置困難 その他
<p>（説明） 輸入の事実を証明する書面については、譲渡証明書の譲渡人として記載された輸入車ディーラー等が法的に正しく当該自動車の国内における販売・譲渡の権原を有することを証明できる書面であれば差し支えないが、輸入手続をできる限り定型化するとともに大量の登録事務を迅速に処理するため、当該輸入車ディーラー等の名称の記載のある自動車通関証明書、又は当該輸入自動車の製作者等が当該輸入車ディーラー等に交付した完成検査終了証又は排出ガス検査終了証のいずれかの提出を求める運用を標準的なものとしている。</p> <p>以上のように、輸入の事実を証明する書面は自動車通関証明書に限られるものではないが、行政機関の発行する書類又は法令に根拠のある書類によって客観的にその事実が証明される必要があり、申請者が輸入したことを自ら記しただけの書類では不十分である。</p>			
担当局課室等名	自動車交通局技術安全部管理課（連絡先）03-5253-8588		

分野	運輸関係 (1)トラック事業等	意見・要望提出者	日本労働組合総連合会	
項目	貨物運送取扱事業の参入規制について			
意見・要望等の内容	貨物運送取扱事業の参入規制については、利用者保護の観点から、事業遂行能力のない悪質な事業者の参入を未然に防止することが重要であり、十分慎重な検討を行うべきである。			
関係法令	貨物運送取扱事業法第3条、第23条	共管	なし	
制度の概要	<p>利用運送事業を經營しようとする者は、貨物運送取扱事業法第3条に基づき国土交通大臣の許可を受ける必要があり、その際、国土交通大臣が許可にあたり事業遂行能力を審査するため、同法第4条に基づき許可申請書等を国土交通大臣に提出することとなっている。</p> <p>また、運送取次事業を經營しようとする者は、貨物運送取扱事業法第23条に基づき国土交通大臣の行う登録をする必要があり、その際、国土交通大臣は登録をするにあたって当該事業を經營しようとする者の事業遂行能力の有無を審査している。</p>			
計画等における記載の状況	<p>【規制改革推進3か年計画(改定) 11(3)ア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第一種利用運送事業の参入規制について、許可制の登録制への緩和につき検討し、所要の措置を講ずる。(第154回国会に関係法案提出) ・ 運送取次事業の参入規制について検討し、所要の措置を講ずる。(第154回国会に関係法案提出) 			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	<ul style="list-style-type: none"> 措置済 措置予定 	<ul style="list-style-type: none"> 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 		
	(実施(予定)時期:平成15年度)			
(説明)	<p>貨物運送取扱事業の参入規制については、ご意見を踏まえて利用者保護の観点にも十分配慮しつつ検討を行った上で、「規制改革推進3か年計画」(平成13年3月30日閣議決定)に基づき、第一種利用運送事業については登録制に、運送取次事業については規制を廃止する方向で、貨物運送取扱事業法の一部を改正する法律案を「鉄道事業法等の一部を改正する法律案」として3月1日に閣議決定し、国会に提出したところ。</p>			
担当局課室等名	総合政策局複合貨物流通課(連絡先)03-5253-8300			

分野	運輸関係 (1)トラック事業等	意見・要望提出者	日本労働組合総連合会	
項目	貨物運送取扱事業の運賃・料金規制の見直しについて			
意見・要望等の内容	貨物運送取扱事業においては、ごく一部の大手企業と多くの下請の中小零細業者で構成される産業構造であり、また、顧客との取引面では荷主優位であることから、料金ダンピングを引き起こす体質を持っている。そのため、運賃・料金の見直しにあたっては、不当な運賃料金設定があった場合の変更命令ができるように事前届出制とされている趣旨を踏まえ、最大限慎重な検討を行うべきである。			
関係法令	貨物運送取扱事業法第9条、第28条	共管	なし	
制度の概要	貨物運送取扱事業者は、運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画(改定) 11(3)ア】 ・貨物運送取扱事業の運賃・料金規制について、条件整備を図った上で事後届出制とすることにつき検討し、所要の措置を講ずる。(第154回国会に關係法案提出)			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:平成15年度)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 貨物運送取扱事業の運賃・規制については、ご意見踏まえて慎重な検討を行った上で、「規制改革推進3か年計画」(平成13年3月30日閣議決定)に基づき、事前届出制を廃止し、必要に応じ事業改善命令を行う仕組みとする方向で、貨物運送取扱事業法の一部を改正する法律案を「鉄道事業法等の一部を改正する法律案」として3月1日に閣議決定し、国会に提出したところ。				
担当局課室等名	総合政策局複合貨物流通課(連絡先)03-5253-8300			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	オーストラリア
項目	外国のマルチ・モーダル運輸業者のための日本市場の改善		
意見・要望等の内容	<p>【意見】 物流コストが高く、運輸市場が競争的でない</p> <p>【要望】 外国のマルチ・モーダル運輸業者のために日本市場を改善すべきである。</p>		
関係法令	なし	共管	なし
制度の概要	<p>物流コストが高いという指摘については、輸送条件、為替レートの動向、賃金、地価等の水準、日本特有の商慣行等の様々な要因があり、必ずしも諸外国と一概に比較できるものではないと考えられるが、経済活動を支える物流分野において効率化を進め物流コストの低減を図ることは重要であると認識。</p>		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	<p>措置済・措置予定</p> <p>措置済</p> <p>措置予定</p> <p>(実施(予定)時期：)</p>	<p>検討中</p> <p>措置するか否かを含めて検討中</p> <p>具体的措置の検討中</p>	<p>措置困難</p> <p>その他</p>
<p>(説明)</p> <p>平成13年7月に策定した「新総合物流施策大綱」に基づき、貨物運送取扱事業法に係る規制緩和をはじめ、港湾、空港、道路等の基幹的インフラの重点的整備、港湾、空港等の国際拠点施設と高速道路網との直結、情報化の推進等ハード、ソフトにわたる関連施策を総合的に推進して物流コストの低減及び市場改善に向けた努力をしている。</p>			
担当局課室等名	政策統括官付政策調整官(物流担当)付 (連絡先) 03 - 5253 - 8799		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	オーストラリア
項目	港湾、マルチ・モーダル運輸サービスに係る規制への関係団体意見表明機会の提供		
意見・要望等の内容	港湾、港湾運送やマルチ・モーダル運輸サービスにかかわる全体の規制撤廃の進捗、競争政策や施行慣行の進捗を関係団体に周知させ、規制改革に興味を持つ外国政府や機関の関係団体が意見を述べる事ができる十分な機会を提供すべきである。		
関係法令		共管	
制度の概要	<p>国土交通省においては、規制の設定又は改廃に伴い政令・省令等を策定する過程に際し、「規制の設定又は改廃にかかる意見提出手続」（パブリックコメント手続）に基づいて、国民、事業者等が広く意見を述べる機会を確保している。</p> <p>また、現行の規制制度については、制度設定時はもとより、改正時等においても適宜パンフレットやホームページ等で関係団体への周知をはかっている。</p> <p>さらに毎年内外から規制改革要望を受けつけ、それぞれの要望への国土交通省の対応状況を公表しており、外国政府や関係団体が規制改革に関する意見を述べる機会を提供している。</p>		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ）	措置困難 その他
（説明） 今後とも、随時規制制度に関して、関係者等への周知をはかるとともに、政府全体のスキームに則り、規制改革に関する幅広い意見を述べる機会を引き続き提供していくこととしている。			
担当局課室等名	総合政策局政策課（０３－５２５３－８３２０）		

分野	運輸関係 ア トラック事業等	意見・要望提出者	全日本トラック協会	
項目	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和			
意見・要望等の内容	営業用貨物自動車には、使用者の名称等の表示が義務付けられていることから、二重規制となる営業用ダンプカーへの「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」義務については廃止されたい。			
関係法令	土砂を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法第3条第2項、第4条、道路運送法第95条、施行規則第65条	共管	なし	
制度の概要	土砂等の運搬の用に供するため事業用の大型自動車を使用しようとする者は、国土交通大臣に申請して、当該大型自動車について表示番号の指定を受けなければならない。また、指定を受けた表示番号等を当該自動車の外側に見やすいように表示しなければならない。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>運賃負担力の少ないもの等を運搬するダンプカーは、速度制限違反、積載制限違反及び過労運転を生じやすく、一旦事故を起こした場合は重大事故となる可能性が高い。</p> <p>従って、「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」においては、道路運送法により義務付けられている使用者等の表示に比べて、より見やすい表示番号を表示することにより、運転者・使用者の無謀な運転に対する自戒自粛を促すこととしている。</p> <p>このため、表示番号の廃止は困難である。</p>				
担当局課室等名	自動車交通局貨物課 (連絡先) 03 - 5253 - 8576			

分野	運輸関係 イ タクシー事業	意見・要望提出者	個人
項目	緊急調整措置による需給調整規制廃止の形骸化の防止		
意見・要望等の内容	緊急調整措置の安易な発動により、現在の需給調整規制と同様の規制がかかるおそれがあるため、需給調整規制の廃止が無意味にならないように緊急調整措置を慎重に発動されたい。		
関係法令	道路運送法第8条	共管	なし
制度の概要	平成14年2月1日に施行された改正道路運送法において、国土交通大臣は、特定の地域において一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合であって、一定の要件に該当すると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて緊急調整地域として指定することができることとし、緊急調整地域の指定をした場合には、当該地域において一般乗用旅客自動車運送事業の許可をしないこと等としている。		
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画（改定） 11イ】 緊急調整措置の発動要件と手続について、不断に見直しを行い、真にやむを得ない場合に厳に限定されるよう運用するとともに、発動する場合には十分な説明責任を果たすこととする。		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施時期：平成13年10月)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難 その他
<p>(説明)</p> <p>タクシー事業について、車両の著しい増加による輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難なおそれがある場合の非常手段として、新規参入や増車を停止する緊急調整措置を設けることとした。</p> <p>しかし、緊急調整措置は、極めて権利制限性の強い規制であり、発動に当たっては慎重に行わなければならないものであること、また規制改革推進3か年計画の趣旨を踏まえ、平成13年10月26日付通達「緊急調整措置の発動要件について」により、緊急調整措置の発動についての具体的要件を定め、当該措置が発動になるような事態を可能な限り抑止するための特別監視地域の指定要件も含めて指定についての判断の透明性が確保できるような内容とした。</p>			
担当局課室等名	自動車交通局旅客課 (連絡先) 03 - 5253 - 8568		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	関西経済連合会	
項目	鉄道事業の運賃・料金設定方式に係る規制			
意見・要望等の内容	現行の総括原価に基づき上限価格を認可する方式から、鉄道事業者が市場環境に応じて、自主的かつ適時適切に運賃・料金改定を行い得る方式に変更していただきたい。			
関係法令	鉄道事業法第16条	共管	なし	
制度の概要	鉄道事業法第16条第1項の規定により、鉄道事業者は、旅客または貨物の運賃および国土交通省令で定める料金の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととしており、また同条第3項において、第1項の認可を受けた運賃等の上限の範囲内で運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中)	措置困難	その他
(説明) 鉄道事業の運賃・料金については、平成11年の鉄道事業法の改正により、それまでの認可制から上限認可制の下での事前届出制としたため、当該上限の範囲内であれば事前届出の手続のみで自由に運賃等を設定・変更することが可能となった。したがって、現行においても市場環境に応じた自主的かつ適時適切な運賃改定は行い得るものとする。				
担当局課室等名	鉄道局業務課			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	経済団体連合会、関西経済連合会	
項目	「政府調達に関する協定」の適用除外			
意見・要望等の内容	平成13年12月1日に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による規制対象から除外されたJR東日本、JR西日本及びJR東海のJR本州三社を本協定の附属書・付表3から削除すべきである。また同付表3から削除されるまでの間についても、運用上、JR本州三社については本協定の適用対象から除外すべきである。			
関係法令	政府調達に関する協定（附属書・付表3）	共管	外務省	
制度の概要	<p>JR各社は、国鉄がGATT政府調達協定の対象となっていた経緯から、分割・民営化後もWTO体制における「政府調達に関する協定」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>本協定では、中央政府、地方公共団体及び特殊法人による一定の調達を、国際一般競争入札等の透明な手続の下で行うことを義務づけており、JR本州三社は、13万SDR以上の物品（但し運送における運転上の安全に関連する調達は除く）及び1500万SDR以上の建設サービスについて、国際一般競争入札等の手続をとらなければならないこととなっている。</p>			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：現在対応中）	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
（説明） 日本政府は、平成13年8月、WTO政府調達委員会にJR本州三社を本協定の附属書・付表3から削除する旨通報したところ。 これに対し、アメリカ、EC、カナダから異議が出されたため、現在これらの国と交渉中。				
担当局課室等名	鉄道局総務課特定監理業務室			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	関西経済連合会	
項目	貨物鉄道事業について運賃の規制緩和			
意見・要望等の内容	貨物鉄道事業について運賃認可制から届出制への変更			
関係法令	鉄道事業法第16条	共管	なし	
制度の概要	鉄道事業の運賃については、現在、旅客、貨物とも上限認可制となっており、認可された上限運賃の範囲内で自由に設定できることとなっている。			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画（改定） 11才】 貨物鉄道事業の許可に係る需給調整規制及び運賃・料金の上限認可制を廃止する。（第154回国会に関係法案提出）			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：平成15年度	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
（説明） 貨物鉄道事業の運賃・料金に係る事前規制の廃止等の規制緩和を内容とする鉄道事業法の改正法案を平成14年の第154国会へ提出する予定である。				
担当局課室等名	鉄道局業務課貨物鉄道室			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	経済団体連合会、全日本トラック協会、関西経済連合会	
項目	貨物自動車の「大型」と「普通」の見直し			
意見・要望等の内容	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るとともに、運転免許制度、高速道路の通行料金、ナンバープレートの大きさ、保安基準などの関連する規制もあわせて緩和すべきである。			
関係法令	道路運送車両の保安基準、道路整備特別措置法第2条の4等	共管	警察庁	
制度の概要	<p>道路運送車両法では、普通自動車に対する車両総重量の上限として8トンという設定は行っていない。保安基準では、交通事故の発生状況等に基づき、大型トラックの事故防止を目的とした一部の規定において、他の諸制度と整合性を図り車両総重量8トンを規制対象の区分としている。</p> <p>高速道路料金車種区分は、道路運送車両法等の区分により規定しており、普通貨物自動車については、道路交通法により車両総重量8トンで区分している。</p>			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ）	措置困難	その他
<p>（説明）</p> <p>車両の総重量が大きくなるにしたがって事故の発生割合が大きくなる傾向があることから、総重量8トンを規制区分とした現行の保安基準の規定について、規制区分を一律に車両総重量10トン未満まで緩和することは、他の諸制度との関連も含め、自動車の安全を確保する観点から慎重に対処する必要がある。</p> <p>なお、高速道路の料金車種区分及び車種間の料金比率は、建設管理に要した費用を償うため、利用者間の負担の公平を考慮し、道路運送車両法に定められた大きさ等を基本とし、道路の建設費、管理費に与える影響度合いや、道路を空間的・時間的に占有する割合、また、道路を利用することによる便益の違いを総合的に勘案して決定しているものである。</p>				
担当局課室等名	自動車交通局技術安全部技術企画課（連絡先）03-5253-8591 道路局高速国道課・有料道路課			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	全日本トラック協会	
項目	N R 装置の最高速度基準の緩和			
意見・要望等の内容	車両総重量 50 トン以上の被けん引自動車をけん引する自動車については、N R 装置の作動速度は 60km/h 以下とされているが、実際の走行では指定の速度維持が困難であるので、交通流のスムーズ化や安全走行の確保を図る観点から、N R 装置の作動基準について現行の 60km/h から 70km/h 程度まで引き上げられたい。			
関係法令	道路運送車両の保安基準	共管	なし	
制度の概要	車両総重量に係る基準緩和認定を受けた自動車のうち、車両総重量が 50 トン以上の被けん引自動車をけん引する自動車には、運行時の安全性の確保のため、最高速度を 60km/h 以下の抑制することが必要なけん引車には、速度制限装置（いわゆる N R 装置）が装着されなければならないこととされている。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>速度制限装置については、近年、速度制限装置を取り外した車両による事故が多発したため、平成 8 年 12 月から速度制限装置の機能確認の徹底を図っているところである。</p> <p>また、要望の「実際の走行では指定の速度維持が困難であるので」については、具体的な事実関係を確認の上、今後の対応を検討する。</p>				
担当局課室等名	自動車交通局技術安全部技術企画課 (連絡先) 03 - 5253 - 8591			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	全日本トラック協会	
項目	土砂等を運搬する大型自動車（ダンプカー）の積載重量の自重計の取付の義務の廃止			
意見・要望等の内容	ダンプカーへの「積載重量の自重計」の取付義務については、事業用については運行管理等により、過積載違反が大幅に減少している現状に鑑み、物流コストの低減を図る観点から早期に廃止すること。			
関係法令	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法第6条	共管	なし	
制度の概要	土砂等を運搬する専ら貨物を運搬する構造となっている道路交通法第3条に規定する大型自動車を使用する者は、技術上の基準に適合する積載の重量計を当該土砂等運搬大型車両に取り付けなければならないこととなっている。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ）	措置困難	その他
（説明） ダンプカーによる過積載は減少してきているものの、依然としてその検挙件数は約1万件を超えており、過積載の全検挙件数の約42%（平成12年）を占めるという厳しい状況にあることから、自重計の取付義務付けの規定を廃止することはできない。				
担当局課室等名	自動車交通局総務課安全対策室（連絡先）03-5253-8566 技術安全部技術企画課（連絡先）03-5253-8591			

分野	運輸関係 ウ 自動車の検査	意見・要望提出者	経済団体連合会、関西経済連合会 日本化学工業協会	
項目	自動車検査証の有効期間の延長			
意見・要望等の内容	車両総重量 8 トン未満のトラック等の初回の自動車検査証の有効期間が 1 年から 2 年に延長されたが、トラック及びトレーラについて、8 トン未満又は初回に限らず可能な限り延長すべき。			
関係法令	道路運送車両法第 6 1 条	共管	なし	
制度の概要	<p>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なければ運行の用に供してはならず、車種毎に自動車検査証の有効期間が定められている。</p> <p>自動車検査証の有効期間は、トレーラを含め、トラック、バスは 1 年となっている。自家用自動車は初回 3 年、2 回目以降 2 年となっている。なお、車両総重量 8 トン未満のトラック（トレーラを含む）の有効期間については、平成 12 年 5 月から初回のみ 2 年としたところ。</p>			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
（説明） 車両総重量 8 トン以上又は初回以降の自動車検査証の有効期間については、検査時における不具合率が高い状況にあることから、延長することは困難である。 また、諸外国の車両総重量 8 トン以上又は初回以降の有効期間は、我が国と同じ又は国によっては厳しい状況にある。 なお、有効期間の見直しについては、車両技術の進歩、使用形態の変化等を継続的に監視する仕組みを設けて実施しているところであり、車両総重量 8 トン未満のトラック等の有効期間については、平成 12 年 5 月から初回のみ 2 年に緩和したところ。				
担当局課室等名	自動車交通局技術安全部技術企画課（連絡先）03 - 5253 - 8591			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	日本化学工業会
項目	カーバイト（危険品）の青函トンネルの通過		
意見・要望等の内容	カーバイト（危険品）の青函トンネルの通過		
関係法令	鉄道に関する技術上の基準を定める省令	共管	なし
制度の概要	列車等の運転に当たっては、安全の確保に努めなければならない。		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難 その他
<p>(説明)</p> <p>青函トンネルは、延長約 54km に及ぶ他に類を見ない長大トンネルであり、トンネル内において列車に火災が発生した場合、火災列車をトンネルの外まで走行脱出させるという従来の方法では対処できないことから、トンネル内の 2 箇所に火災列車を停止させて乗客の避難誘導・消火を行う特定の場所（以下「定点」という。）を設ける方式が採用されている。この場所には、水噴霧設備、消火栓等の消火設備、換気設備、排煙設備、避難誘導設備等が設置されている。</p> <p>ご意見のカーバイトは、水と接触すると、高度の引火性を有するアセチレンガスを急激に発生し、反応熱により発火するおそれがあることなどから危険品として扱われている。</p> <p>したがって、青函トンネルの定点における水噴霧設備等の消火に使用する水により、安全な輸送に危険を及ぼすおそれがあるため、輸送の禁止を指導している。</p>			
担当局課室等名	鉄道局技術企画課		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	社団法人リース事業協会
項目	鉄道車両に係る諸制度のリース適用		
意見・要望等の内容	リースによる場合、鉄道車両に係る優遇制度（固定資産税軽減措置、日本政策投資銀行の政策金融）は、適用が受けられない。		
関係法令	地方税法（第349条の3第12項）	共管	
制度の概要	鉄道事業者又は軌道経営者が取得する、新たに製造された車両にかかる固定資産税の課税標準を、5年度分1/2とする。		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ）	措置困難 その他
（説明） 鉄道車両については、税制等における各種の優遇措置を整備しているが、何ら規制をしているものではない。したがって、規制緩和に関する意見・要望ではない。			
担当局課室等名	鉄道局総務課鉄道企画室		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)日本船主協会
項目	港湾運送事業の更なる規制緩和		
意見・要望等の内容	平成12年11月に施行された改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の規制緩和についても、特定港湾の指定拡大を含め、継続的な検討が必要である。		
関係法令	港湾運送事業法第4条等	共管	なし
制度の概要	主要9港以外の港において港湾運送事業を営もうとする者は、港湾運送事業の種類及び港湾ごとに、国土交通大臣の免許を取得しなければならず、運賃・料金についても国土交通大臣の認可を受けなければならない。		
計画等における記載の状況	<p>【規制改革推進3か年計画(改定)】</p> <p>13年度重点計画事項</p> <p>13 運輸</p> <p>(4) 港湾運送事業に係る主要9港以外の港における需給調整規制の撤廃【平成14年度検討、15年度中に結論】</p> <p>平成12年11月より、京浜港を始めとする主要9港については、需給調整規制を廃止し免許制を許可制に、運賃・料金の認可制を事前届出制に改めること等を内容とする規制改革を実施している。</p> <p>このように主要9港を先行して措置したのは、港湾運送事業が「過去混乱の歴史を経験したという事実に鑑み、混乱が生じることのないよう、手順を踏んで段階的に規制緩和を進める必要がある」とする行政改革委員会最終意見(平成9年12月12日)も踏まえてのものである。</p> <p>主要9港に対する措置が実現するまでには、平成10年3月の閣議決定から2年8か月を要したことに鑑み、段階的実施の第2ステップとして残余の港湾における上記の規制の改革に向けて速やかに検討を開始し、平成15年度中に結論を得る。</p> <p>分野別措置事項</p> <p>11 運輸関係</p> <p>オ その他</p> <p>港湾運送事業に係る規制</p> <p>規制緩和を先行して実施した主要9港以外の港についても、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の改革に向けて検討し、結論を得る。</p>		

対応の状況	措置済・措置予定 [措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	検討中 [措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 平成 14 年 3 月 29 日に閣議決定された「規制改革推進 3 か年計画(改定)」を最大限尊重して、対処して まいる所存。				
担当局課室等名	海事局港運課(03-5253-8629)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)日本船主協会 (社)経済団体連合会
項目	船員職業紹介事業の許可		
意見・要望等の内容	ILO条約(179号)採択の趣旨と陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員についての労務供給事業、職業紹介事業についても自由化が図られるよう、早急に船員職業安定法を改正すべきである。		
関係法令	船員職業安定法第33条、第34条、 第53条、第54条	共管	なし
制度の概要	<p>・政府以外の者は、何人も船員職業紹介事業を行ってはならない。ただし、船舶所有者を代表する団体、船員を代表する団体、船舶所有者及び船員を代表する共同の団体又は公益を目的とする団体で、有料でないこと等、一定の条件を具備するものは、国土交通大臣の許可を受けて船員職業紹介事業を行うことができる。</p> <p>・労働組合法による労働組合が、国土交通大臣の許可を受けて、無料の船員労務供給事業を行う場合を除いては、何人も船員労務供給事業を行い、又はその労務供給事業を行う者から供給される人を船員として自らの指揮命令の下に労務に従事させてはならない。</p>		
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画(改定) 11オ】 船員職業紹介事業及び船員労務供給事業について、学識経験者、労使の代表をメンバーとする国土交通省の「船員職業紹介等研究会」において検討が行われており、船員労働の状況を勘案しつつ、一定の要件を満たす者が許可を受けて有料で行うことを認める方向で、できる限り早期に結論を得る。(船員中央労働委員会の意見聴取が必要)		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難 その他
(説明)	船員職業紹介事業等の民間参入については、船員職業紹介等研究会(今後の船員職業紹介等のあり方を検討するため、官学労使で構成)において検討を行っているところである。		
担当局課室等名	海事局船員部労政課(03-5253-8647)		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)日本船主協会 (社)経済団体連合会
項目	内航船舶(沿海船)の航行可能領域の拡大		
意見・要望等の内容	<p>堪航能力の優れた内航船舶については、20海里以遠の航行が可能となるよう航行区域を見直すべき(沿海区域の拡大要望)。</p>		
関係法令	船舶安全法施行規則第1条第7項 船舶職員法施行令第2条	共管	なし
制度の概要	<p>船舶の航行区域等に応じて、船舶安全法体系では、船舶の構造、設備等に関する基準等を、船舶職員法体系では船舶職員の乗組み基準を定めており、航行区域としては、平水区域、沿海区域、近海区域及び遠洋区域がある。このうち沿海区域は、基本的に距岸20海里的の海域が設定されており、当該水域内を航行する船舶の構造、設備及び船舶職員の乗組み等に関する基準は、近海区域及び遠洋区域に比べ、比較的緩やかなものとなっている。</p>		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	<p>措置済・措置予定</p> <p>措置済</p> <p>措置予定</p> <p>(実施(予定)時期:)</p>	<p>検討中</p> <p>措置するか否かを含めて検討中</p> <p>具体的措置の検討中</p>	<p>措置困難</p> <p>その他</p>
<p>(説明) 沿海区域については、平成8年に沿海区域の凹入部のうち拡大可能な海域について一部拡大を行っている。また、船舶の大型化、航海機器等の発達等に対応して、航行水域が近海区域のうち主要内航航路を包含する区域(最も遠いところで距岸100海里程度)に限定される船舶を限定近海船として、近海船よりも緩和された基準を設定しており、船舶の所要施設については平成7年7月(貨物船)及び平成10年7月(旅客船)に、また、船舶の積載量に係る満載喫水線については平成13年10月に、技術基準を設定した。</p> <p>なお、船舶職員の配乗については、船舶の航行区域毎に、航行安全の確保を図る観点から、航行実態等を勘案して、乗組み基準を定めているところである。</p>			
担当局課室等名	<p>海事局安全基準課(03-5253-8626)</p> <p>海事局船員部船舶職員課(03-5253-8655)</p>		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)日本船主協会 (社)経済団体連合会
項目	航海実歴を受けた船長の乗り組む全ての船舶に対する強制水先の免除		
意見・要望等の内容	期間傭船された船舶も含め、実歴認定を受けた船長の運航する船舶はすべて強制水先を免除すべきである。		
関係法令	水先法第13条、水先法施行令第2条、別表第2、水先法施行規則第22条	共管	なし
制度の概要	船長は、政令で定める港又は水域においてその船舶を運航するときは水先人を乗り込ませなければならないが、日本船舶又は日本船舶を所有することができる者が借り入れた外国船舶(期間傭船を除く。)の船長であって、当該港又は水域において一定回数以上航海に従事したと認定された者は、水先人を乗り込ませなくとも良いこととされている。		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難 その他
<p>(説明) 強制水先の免除について、国際的にも自国船が対象となっており、諸外国において日本船舶が、航海実歴をベースに強制水先を免除されている実例は存在しない。このような観点から我が国のみが他国に先がけて外国船舶に対する水先を免除することは困難である。</p> <p>また、日本船舶(又は借り入れに係る外国船舶であって船員の配乗が日本船社により行われているもの)については、船舶職員法上の海技免状を有する等、特定の港又は水域を安全に航行するために必要な我が国の海事法令等に精通した船員が法令上の基準に従い乗り組んでおり、船舶運航の観点から全体として安全性が確保されているため免除しているものであり、現行制度を維持することが必要である。</p>			
担当局課室等名	海事局船員部船舶職員課(03-5253-8655)		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	日本籍船の船舶の登記・登録の一元化 船舶原簿と船舶登記簿の変更手続の一元化			
意見・要望等の内容	船舶の登記と登録の二元制度の下で、手続きが複雑となっているため、事務の合理化が図られるよう一元化が必要。			
関係法令	船舶法、船舶登記規則	共管	法務省	
制度の概要	船舶登録事項と一致している船舶登記簿の表題部に関する事項について変更のある場合には、所有者が、管海官庁において変更登録を行った上、その船舶原簿の謄・抄本を添付して変更登録申請をすることとしている。			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画(改定) 11才】 申請者の負担軽減の観点から、船舶登記制度と船舶登録制度の実質的な一元化について検討を行い、その結果を踏まえ、所要の措置を講ずる。			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	措置済 措置予定	措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中		
	(実施(予定)時期:)		
(説明)				
事務の一元化までの間、国民の負担をできる限り軽減するための制度として、船舶登録事項と一致している船舶登記の表題部に関する事項について管海官庁に変更登録の申請があった場合に、管海官庁から囑託による変更登記の制度(囑託制度)を採用する方向で、その具体的方法を検討中である。				
担当局課室等名	海事局検査測度課登録測度室(03-5253-8639)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	国際船舶の海外譲渡、登録抹消に係る手続きの簡素化			
意見・要望等の内容	国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書の添付が求められている。運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書(英文・和訳)の提出が求められるので、その提出を不要とすること。			
関係法令	海上運送法第44条の2、 船舶法第14条等	共管	なし	
制度の概要	海上運送法に基づき国際船舶を譲渡しようとする際には、国際船舶譲渡届出書に譲渡契約書の写しを添付して国土交通大臣に提出しなければならない。また、船舶法に基づき抹消登録を行う際には、申請書にその事実を証明する書面を添付して船籍港を管轄する管海官庁に提出しなければならない。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 国際船舶の譲渡の届出の際に提出された譲渡契約書を、日本船舶の登録抹消を行う管海官庁に送付することとし、抹消登録の際の売買契約書の提出を不要とする方向で検討中である。				
担当局課室等名	海事局外航課・検査測度課登録測度室(03-5253-8618、03-5253-8639)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	船舶の建造許可に当たっての手続きの簡素化			
意見・要望等の内容	OECD造船協定が発効した際には建造許可制度全般の見直しが行われるとされているが、制度の見直しを待たず手続きの一層の簡素化が必要。			
関係法令	臨時船舶建造調整法第2条、第4条	共管	なし	
制度の概要	我が国海運の健全な発展に資することを目的とし、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90メートル以上の船舶であって、遠洋区域又は近海区域を航行できる構造を有するものを建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならないとされている。			
計画等における記載の状況	【規制緩和推進3カ年計画(平成12年3月)5-(5)-】 商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行う。			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 規制緩和3か年計画において、商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行うこととしているが、現在、同協定発効前における手続きの簡素化について、検討を行っているところである。				
担当局課室等名	海事局造船課(03-5253-8631)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化			
意見・要望等の内容	法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされている。近年、一部簡素化されてきているが、依然として他の報告等のデータとの共有化が可能と思われるもの等があるので、これらの提出書類等の廃止を含め、簡素化が必要。			
関係法令	海上運送法等	共管	なし	
制度の概要	海上運送法に基づき事業の改廃の届出、運航実績報告書等、事業の実態を把握するため各種書類の提出を求めているところである。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 簡素化可能な書類・項目の抽出、確定後、省令改正等の担保措置についてスケジュール等を調整予定。				
担当局課室等名	海事局外航課(03-5253-8618)海事局海事産業課(03-5253-8614)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	公用航海日誌の記載方法の弾力化			
意見・要望等の内容	P S Cで求められている航海日誌の記載事項等を満足させるために、実務上船員法で定められている公用航海日誌とは別に航海日誌を用意して、英語による記載を行っている。現状では船員法に定められている公用航海日誌と船独自の航海日誌と両方に記載を行わなければならない状況であるため、船員法に定められている航海日誌への英語による記載を認める見直しが必要。また、記載事項の削減や書式そのものの変更など簡素化を要望する。			
関係法令	船員法第18条、船員法施行規則第11条	共管	なし	
制度の概要	航海日誌の船内備置義務は、船員法第18条に規定されており、船員法施行規則第11条に記載事項、書式等が規定されている。航海日誌は、日本語を用いて記載されている。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	措置済 措置予定	措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中		
	(実施(予定)時期:)			
(説明)				
<p>戸籍法施行規則等で、届書に添付する書類その他市町村長に提出する書類で外国語によって作成されたものについては、翻訳者を明らかにした訳文を添付すればよいことになっていることから、航海日誌を用いた報告・届出等を行う際には日本語の翻訳文を添付することを条件(例えば、戸籍法施行規則等に倣う等により)として、航海日誌への英語による記載を認めることも考えられる。ただし、船員法第19条、船員法施行規則第14条、墓地、埋葬等に関する法律、昭和21年厚生省令第42号(死産の届出に関する規定)、人口動態調査令施行細則及びこれらに基づく市町村長等関係機関での事務処理問題等を考慮しなければならないため、今後、その措置をするか否かを含めて検討を行う。</p> <p>航海日誌の書式については、海運業界からの具体的な要望内容を聴取した上で、利便性の向上を目的としてその改正の要否について検討する。</p>				
担当局課室等名	海事局船員部労働基準課(03-5253-8652)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	オーストラリア、自動車工業会	
項目	港湾荷役の24時間フルオープン化の実現			
意見・要望等の内容	<ul style="list-style-type: none"> より弾力性のある労働協定を導入し、より経済的な港湾の24時間体制を築くべきである。 CYへのコンテナ搬入、搬出時間を延長すべきである。 			
関係法令	なし	共管	なし	
制度の概要	港湾荷役については、1月1日を除き364日24時間体制で実施。			
計画等における記載の状況	<p>【新総合物流施策大綱】</p> <p>第二部 具体的施策</p> <p>(1) 国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築 国際物流拠点の機能強化等のための施策 (港湾の24時間フルオープン化等への対応)</p> <p>(イ)平成13年4月には、日曜荷役の恒久的実施、祝日の平日並夜間荷役の実施、年末年始休暇の短縮及びターミナルゲートオープン時間の延長等に関し労使間で合意が得られた。引き続き、港湾荷役の更なる効率化・サービス向上を図るため、情報化の推進、作業の共同化等による事業基盤の強化を進めるとともに、行政手続においても取扱時間の延長等に努めつつ、港湾の24時間フルオープン化の早期実現に向け、関係者の取組を促進する。</p>			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中)	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>港湾の24時間フルオープン化については、その推進が平成13年7月6日に閣議決定された「新総合物流施策大綱」にも盛り込まれており、国土交通省としては、諸課題の解決に向けた関係者の取組を積極的に支援してきたところ。</p> <p>その結果、平成13年11月29日に、1月1日を除く364日24時間の荷役実施が港運労使間で合意され、港湾の364日24時間フルオープン化が実現。</p> <p>また、コンテナターミナルにおけるゲート作業についても、土・日及び祝日も平日と同様に8:30~20:00まで実施することが合意されたところ。</p>				
担当局課室等名	海事局港運課(03-5253-8629)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	EU、オーストラリア	
項目	事前協議制度の見直し			
意見・要望等の内容	<ul style="list-style-type: none"> 透明、公平かつ迅速な事前協議及び別方式による事前協議手続を確保するべきである。 日本における港運サービスの供給の自由競争に対する不当な影響の痕跡を除去するため、船会社の事業計画変更申請の扱いにおける日本港運協会の役割をさらに見直すべきである。 船主と港湾側の契約の再交渉に係る規制の変更をすべきである。 			
関係法令	なし	共管	なし	
制度の概要	事前協議制度とは、コンテナ船の配船変更等に伴う雇用の調整システムとして、船社の要請により、日本港運協会、日本船主協会、外国船舶協会及び港湾労働組合という民々間の合意に基づく制度。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 事前協議制度は、民々間の合意に基づく制度であり、その改善、廃止等は当事者間において議論されるべき問題。 この事前協議制度については、1997年10月の関係者の合意により手続の大幅な簡素化や透明化が図られており、従来の日港協を通じての事前協議案件については、80%以上が削減される等により、これまで、特段問題は生じていないものと認識。 四者合意・・・日本港運協会、日本船主協会、外国船舶協会、旧運輸省間での事前協議制度改善に関する合意。 三者合意・・・日本船主協会、外国船舶協会、旧運輸省間での日本港運協会を介在させない別方式の創設に関する合意。				
担当局課室等名	海事局港運課(03-5253-8629)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	経済団体連合会
項目	内航海運暫定措置事業の早期終了		
意見・要望等の内容	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。		
関係法令	内航海運組合法第8条、12条、57条	共管	なし
制度の概要	内航海運暫定措置事業は、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング施策であるとともに、内航海運の構造改革を推進する観点から、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図るための事業である。同事業は、平成10年5月に導入されているが、その際、船舶の平均的使用期間と暫定措置事業の収支を踏まえ、解撤等交付金の交付を15年間実施し収支相償った時点で終了することとしている。		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難 その他
(説明)			
同事業を早期に終了することは、以下の理由により適当ではない。 <p>早期に同事業を終了した場合は、ソフトランディング施策としての役割が果たせないことに加え、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を通じた内航海運の構造改革が進展しないこととなる。</p> <p>更に、同事業を途中で終了した場合、内航海運事業者間の公平性の確保の問題とともに、同事業に係る残存債務の処理の問題を生じさせることとなる。</p>			
担当局課室等名	海事局国内貨物課(03-5253-8627)		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	日本労働組合総連合会
項目	船員派遣についての慎重な検討等		
意見・要望等の内容	<p>船員職業紹介事業と船員労務供給事業を有料で行うことは、違法マンニング（船員手配）が後を絶たない現状において導入すべきではない。船員の雇用責任を明確にした新たな船員雇用制度を確立するため、船員保険加入の義務付け等を前提とした許可制による船員派遣業の創設について、引き続き国土交通省「船員職業紹介等研究会」で検討を進めるべきである。</p>		
関係法令	船員職業安定法第33条、第34条、第53条、第54条	共管	なし
制度の概要	<p>・政府以外の者は、何人も船員職業紹介事業を行ってはならない。ただし、船舶所有者を代表する団体、船員を代表する団体、船舶所有者及び船員を代表する共同の団体又は公益を目的とする団体で、有料でないこと等、一定の条件を具備するものは、国土交通大臣の許可を受けて船員職業紹介事業を行うことができる。</p> <p>・労働組合法による労働組合が、国土交通大臣の許可を受けて、無料の船員労務供給事業を行う場合を除いては、何人も船員労務供給事業を行い、又はその労務供給事業を行う者から供給される人を船員として自らの指揮命令の下に労務に従事させてはならない。</p>		
計画等における記載の状況	<p>【規制改革推進3か年計画（改定）11才】</p> <p>船員職業紹介事業及び船員労務供給事業について、学識経験者、労使の代表をメンバーとする国土交通省の「船員職業紹介等研究会」において検討が行われており、船員労働の状況を勘案しつつ、一定の要件を満たす者が許可を受けて有料で行うことを認める方向で、できる限り早期に結論を得る。（船員中央労働委員会の意見聴取が必要）</p>		
対応の状況	<p>措置済・措置予定</p> <p>措置済</p> <p>措置予定</p> <p>（実施（予定）時期：</p>	<p>検討中</p> <p>措置するか否かを含めて検討中</p> <p>具体的措置の検討中</p> <p>）</p>	<p>措置困難</p> <p>その他</p>
<p>（説明）</p> <p>船員職業紹介事業等の民間参入については、船員職業紹介等研究会（今後の船員職業紹介等のあり方を検討するため、官学労使で構成）において検討を行っているところである。</p>			
担当局課室等名	海事局船員部労政課（03-5253-8647）		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	リース事業協会
項目	船舶に係る外国国籍取締役規制の撤廃		
意見・要望等の内容	日本船舶の条件として取締役全員に日本国籍が求められる規制を撤廃すること。		
関係法令	船舶法第1条	共管	なし
制度の概要	船舶法（明治32年法律第46号）第1条において日本船舶の国籍要件を定めており、株式会社等の会社が所有する船舶については、日本の法令により設立された会社であって、その代表取締役等の代表者の全員及び取締役等の業務を執行する役員の3分の2以上の者が日本国民であるものが所有する船舶を日本船舶としている。		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：平成11年に実施済み)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難 その他
<p>(説明)</p> <p>船舶法（明治32年法律第46号）第1条において日本船舶の国籍要件を定めており、株式会社等の会社が所有する船舶については、従来の国籍要件では、日本の法令により設立された会社であって、その取締役等の役員全員が日本国民であるものが所有する船舶を日本船舶としていたが、平成11年の船舶法の改正によってその国籍要件を緩和し、日本の法令により設立された会社であって、その代表取締役等の代表者の全員及び取締役等の業務を執行する役員の3分の2以上の者が日本国民であるものが所有する船舶を日本船舶とすることとした。</p>			
担当局課室等名	海事局検査測度課登録測度室（03-5253-8629）		

分野	運輸関係 (5) 海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	港湾関係諸料金(入港料等)の適正化			
意見・要望等の内容	船舶には、入港に際して入港料等の港湾関係諸料金が課されており、これらの徴収の考え方を明確にしたうえで、諸外国のそれらと比べて負担水準の適正化を図ること。			
関係法令	港湾法第44条、第44条の2	共管	なし	
制度の概要	港湾管理者の定める入港料、港湾施設使用料の徴収については、港湾法第44条第1項及び第44条の2第1項に明記されており、入港料等を徴収しようとする港湾管理者は、あらかじめ料率を定めこれを公表し、徴収することができることとなっている。また利害関係人は料率を定め又は変更する際に、料率が不当又は違法と認めるときは国に対して異議を申し出ることができる。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 入港料等の諸料金については、上記の規定に基づき、港湾関係の施設を使用する対価として定められており、入港料等の諸料金の設定にあたっては、各港湾管理者が自らの判断により設定することとされている。 なお、各港湾管理者においては、港湾を利用する者からの要望を受け、入港料等の諸料金について減免措置を取っているところである。				
担当局課室等名	国土交通省港湾局管理課 (03-5253-8660)			

分野	運輸関係 工 船舶航行	意見・要望提出者	(社)経済団体連合会 (社)日本化学工業協会
項目	引火性危険物積載船に係る夜間着棧の許可		
意見・要望等の内容	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、投光器の使用など一定の条件下で日没後の着棧を認めるべき。		
関係法令	港則法第23条第1項	共管	なし
制度の概要	船舶が特定港において危険物の荷役を行う場合には、港長の許可を受けなければならないこととなっている。「危険物積載船舶の停泊場所指定および危険物荷役許可基準について」(昭和49年4月2日 保警安第66号)により、引火性危険物積載船の荷役許可に際しては、日没前に着棧することを前提としている。		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難 その他
(説明) 夜間は、昼間に比べて視覚による距離の正確な把握が困難であり、衝突等の単位隻数あたりの発生率も昼間に比し約3.3倍となっている。このため、操船ミス等による岸壁又は前後の岸壁に着岸している船舶との衝突事故の発生が懸念される。投光器等により、岸壁の周辺のみを明るくしたとしても視覚の距離誤差が小さくなるとは考えられず、周辺海域の状況が的確に把握できるだけの設備が必要と考えられる。他方、港内の広い水域を照明等により明るくすることについては、背景光等の問題があり、かえって周辺の通航船舶を危険にさらす可能性がある。また、引火性危険物積載船については、座礁、衝突等の海難発生の際は、危険物の流出、引火等により重大な海上災害が発生する可能性が高く、また、夜間は周囲の状況把握が困難であるため、発災時の初動対応が懸念されることから、現状では規制緩和は困難である。			
担当局課室等名	海上保安庁警備救難部航行安全課(03-3591-2776)		

分野	運輸関係 エ 船舶航行	意見・要望提出者	(社)日本化学工業協会	
項目	カーバイド(危険品)の旅客フェリーでの輸送緩和			
意見・要望等の内容	カーバイド(危険品)の旅客フェリーでの輸送を許可されたい。カーバイドの旅客フェリーでの輸送は、港長の判断により不可または極少量許可となっており、相当量を輸送するには貨物フェリーを使用するほかないが日本海側には貨物フェリーの就航がなく物流費のアップになる。			
関係法令	港則法第23条第1項	共管	なし	
制度の概要	船舶が特定港において危険物の荷役を行う場合には、港長の許可を受けなければならないこととなっている。「危険物積載船舶の停泊場所指定および危険物荷役許可基準について」(昭和49年4月2日 保警安第66号)により、港長は、危険物の種類、岸壁の状況から、荷役の許容量を定め、許可している。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他 (事実誤認)
(説明) 港則法に基づく危険物荷役許可基準では、特定港内における危険物の荷役行為のみについて規制しており、旅客フェリーと貨物フェリーとの間で、当該規制についての取り扱いに差はない。				
担当局課室等名	海上保安庁警備救難部航行安全課(03-3591-2776)			

分野	運輸関係 工 船舶航行	意見・要望提出者	(社)日本化学工業協会	
項目	1000総トン数以上の大型船への規制緩和			
意見・要望等の内容	1000総トン数以上の船舶には、1000総トン数までの船に比べ、各種規制があり、規制項目を同一にあわせてほしい。 例)港内の停泊が禁止されている 入出港の時間を管制に報告しなければならない			
関係法令	港則法第22条及び第36条の3第2項 港則法施行規則第23条の2、第24条、 第29条、第29条の3、第29条の5、 第33条、第35条、第38条、第43条、 第47条、第51条	共管	なし	
制度の概要	危険物積載船は、特定港内においては、港長の指定した場所でなければ停泊し、又は停留してはならないことになっている。 一部の特定港の水路では、ある一定トン数以上の船舶は、水路への入航時間をあらかじめ港長に通報しなければならないことになっている。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他 (事実誤認)
(説明)				
<p>港については、限られた狭い水域を多種多様な船舶が利用していることから、船舶交通の安全及び整とんを図るため、港則法に基づき、船の大きさ(総トン数)及び種類により、各種規制を港毎に課しているところであり、大きさ、種類で区別することなく、各種規制を課すことは合理的でない。</p> <p>なお、例示については、次のように考えている。</p> <p>港内の停泊禁止については、港則法は、すべての危険物積載船に関する規定であり、1000総トン数以上の船舶のみを対象にしたものではなく、指摘は事実誤認である。</p>				

入出港時間の管制への報告については、船舶の通航が頻繁な水路や狭い水路では、大型船同士が行き合わないように信号による交通整理を実施しているが、事前に調整を図らず船舶が信号所から発せられる信号の視認範囲まで進航してきた時点で信号の切り替えを行おうとすると、整理困難な場合が生じるため、港毎に、一定トン数以上の船舶に対しては港長に対して当該水路の航行予定時刻をあらかじめ通報させている。港内における船舶航行の安全性と効率性を維持するためには、この事前通報により効率よく信号を運用する必要がある。よって、規制緩和は困難である。

担当局課室等名	海上保安庁警備救難部航行安全課 (03-3591-2776)
---------	--------------------------------

分野	運輸関係 工 船舶航行	意見・要望提出者	(社)日本化学工業協会	
項目	船荷役の申請業務の見直し			
意見・要望等の内容	休日（土日祝日）も船荷役の申請ができるようにしてほしい。（休日（土日祝日）の緊急離棧した場合、荷役の予備日を予め取得できるようにしてほしい。）			
関係法令	港則法第23条第1項	共管	なし	
制度の概要	特定港内において危険物の荷役を行う場合には、港長の許可が必要であるが、危険物荷役許可申請書の受付は原則として平日の官庁執務時間内である。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 現在、当庁は、平日の官庁執務時間内において危険物荷役等に係る申請を受け付ける体制であるため、措置困難である。また、緊急離棧後の再入港時の荷役許可については、他の船舶との危険物荷役許可に係る調整等が必要とされることから、改めて申請が必要となるため、措置困難である。				
担当局課室等名	海上保安庁警備救難部航行安全課 (03-3591-2776)			

分野	運輸関係 工 船舶航行	意見・要望提出者	(社)関西経済連合会	
項目	危険物船舶荷役時の船間保安距離の緩和			
意見・要望等の内容	船間保安距離については、I M O改正への対応により船の全長が長くなった船舶の操船技術も確立し常態化した状況も勘案して、また、荷主、顧客、船社への現場部門より安全確保が確実にできるとの確認を得た。20m(現行30m)へ緩和してほしい。			
関係法令	港則法第23条第1項	共管	なし	
制度の概要	危険物を積載した船舶は、特定港においては、港長の危険物荷役の許可を受けなければならない。なお、「危険物積載船舶の停泊場所指定および危険物荷役許可基準について」(昭和49年4月2日保警安第66号)の別紙4「危険物専用岸壁の基準」において、タンカーによる引火性危険物の荷役を行う岸壁については、荷役船舶から他の停泊船舶までの距離が30メートル以上あり、また付近航行船舶が30メートル以上離れて航行する余地が十分あることとされている。			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画(改定) 11(3)工】 タンカーによる引火性危険物の荷役を行う岸壁の船間保安距離の緩和について検討を行う。			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 船間保安距離の基準の制定の経緯の調査、全国の危険物専用岸壁における船間保安距離等の実態調査等を平成13年度に実施した。今後、学識経験者、海事関係者を交えながら、基準の制定当時と現在の船舶構造の変化等の技術的な要件の調査、安全性について検討を進めることとする。				
担当局課室等名	海上保安庁警備救難部航行安全課(03-3591-2776)			

分野	運輸関係 工 船舶航行	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和			
意見・要望等の内容	<p>浦賀水道航路及び伊良湖水道航路では航行安全指導によって夜間入出域が制限されている。</p> <p>岸壁の離着棧時間制限もあり該当船舶は限られていること、また、近年の船舶性能の向上（操縦性、航海設備）、航行管制等による安全性の改善を考慮すると、現在湾口付近で時間調整のために行われているドリフティング等による付近航行船舶の安全航行に与える影響の緩和、物流の効率化につながることから、早急な撤廃が望まれる。</p>			
関係法令	海上交通安全法第23条	共管	なし	
制度の概要	<p>海上保安庁長官は、巨大船等の航路における航行に伴い生ずるおそれのある船舶交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、当該巨大船の船長に対し、航行予定時刻の変更等を指示することができることとされている。</p> <p>なお、浦賀水道航路及び伊良湖水道航路においては、夜間は周囲の状況の把握が困難であるため発災時の被害状況の確認が困難であること等に鑑み、「巨大船等の航行に関する通報及び指示に関する事務の取扱いについて」（昭和48年6月8日、保警航第111号）により、危険物積載船で総トン数5万トン（積載している危険物が液化ガスである場合にあっては、総トン数2万5千トン）以上の船舶の夜間航行を禁止している。</p>			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画（改定）11(3)エ】 浦賀水道航路及び伊良湖水道航路における液化ガス積載船等の夜間入出域制限について、関係者の意見を踏まえ緩和の可能性について検討する。			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	<p>措置済</p> <p>措置予定</p> <p>（実施（予定）時期：</p>	<p>措置するか否かを含めて検討中</p> <p>具体的措置の検討中</p> <p>）</p>		
<p>（説明）</p> <p>日本船主協会からの要望を受け、昨年3月に決定された規制改革推進3か年計画に基づき、平成13年度から、同協会、全日本海員組合等の海事関係者の参加を得た検討会を開催し、当該制限の緩和の可能性について検討中である。</p>				
担当局課室等名	海上保安庁警備救難部航行安全課(03-3591-2776)			

分野	運輸関係 工 船舶航行	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船に対する航行管制の緩和			
意見・要望等の内容	備讃瀬戸東、北、南航路及び水島航路等においては、巨大船に対し昼間に航行するよう管制している。浦賀水道航路や伊良湖水道航路では危険物積載船に対してのみ夜間航行制限を実施しており、上記航路においても、その危険性を検証し、航行管制基準の見直しを検討すべきである。			
関係法令	海上交通安全法第23条	共管	なし	
制度の概要	<p>海上保安庁長官は、巨大船等の航路における航行に伴い生ずるおそれのある船舶交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、当該巨大船の船長に対し、航行予定時刻の変更等を指示することができることとされている。</p> <p>なお、備讃瀬戸東、宇高東、宇高西、備讃瀬戸北、備讃瀬戸南及び水島の各航路においては、夜間は周囲の状況の把握が困難であるため発災時の被害状況の確認が困難であること等に鑑み、「巨大船等の航行に関する通報及び指示に関する事務の取扱いについて」（昭和48年6月8日、保警航第111号）により、巨大船の夜間航行を禁止している。</p>			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画（改定）11(3)エ】 備讃瀬戸東、同北、同南及び水島航路等における巨大船に対する夜間航行制限について、関係者の意見を踏まえ緩和の可能性について検討する。			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ）		
（説明） 日本船主協会からの要望を受け、昨年3月に決定された規制改革推進3か年計画に基づき、平成13年度から、同協会、全日本海員組合等の海事関係者の参加を得た検討会を開催し、当該制限の緩和の可能性について検討中である。				
担当局課室等名	海上保安庁警備救難部航行安全課(03-3591-2776)			

分野	運輸関係 エ 船舶航行	意見・要望提出者	日本労働組合総連合会	
項目	2万5千総トン以上の液化ガスタンカーに対する海上交通安全法に基づく東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の緩和反対			
意見・要望等の内容	東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の見直しについては、安全にかかわる規制であり緩和には基本的に反対である。液化ガス積載船等の夜間入出域制限が実施されている理由を十分に考慮すべきである。			
関係法令	海上交通安全法第23条	共管	なし	
制度の概要	<p>海上保安庁長官は、巨大船等の航路における航行に伴い生ずるおそれのある船舶交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、当該巨大船の船長に対し、航行予定時刻の変更等を指示することができることとされている。</p> <p>なお、浦賀水道航路及び伊良湖水道航路においては、夜間は周囲の状況の把握が困難であるため発災時の被害状況の確認が困難であること等に鑑み、「巨大船等の航行に関する通報及び指示に関する事務の取扱いについて」（昭和48年6月8日、保警航第111号）により、危険物積載船で総トン数5万トン（積載している危険物が液化ガスである場合にあっては、総トン数2万5千トン）以上の船舶の夜間航行を禁止している。</p>			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画（改定）11(3)エ】 浦賀水道航路及び伊良湖水道航路における液化ガス積載船等の夜間入出域制限について、関係者の意見を踏まえ緩和の可能性について検討する。			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	措置済 措置予定	措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中		
	（実施（予定）時期： ）			
<p>（説明）</p> <p>日本船主協会からの要望を受け、昨年3月に決定された規制改革推進3か年計画に基づき、平成13年度から、同協会、全日本海員組合等の海事関係者の参加を得た検討会を開催し、当該制限の緩和の可能性について検討中である。</p>				
担当局課室等名	海上保安庁警備救難部航行安全課(03-3591-2776)			

分野	運輸関係 工 船舶航行	意見・要望提出者	日本労働組合総連合会	
項目	瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船に対する航行管制の緩和反対			
意見・要望等の内容	瀬戸内海における巨大船への航行管制の緩和については、安全にかかわる規制であり緩和には基本的に反対である。巨大船に対する夜間航行制限が実施されている理由を十分に考慮すべきである。			
関係法令	海上交通安全法第23条	共管	なし	
制度の概要	<p>海上保安庁長官は、巨大船等の航路における航行に伴い生ずるおそれのある船舶交通の危険を防止するため必要があると認めるときは、当該巨大船の船長に対し、航行予定時刻の変更等を指示することができることとされている。</p> <p>なお、備讃瀬戸東、宇高東、宇高西、備讃瀬戸北、備讃瀬戸南及び水島の各航路においては、夜間は周囲の状況の把握が困難であるため発災時の被害状況の確認が困難であること等に鑑み、「巨大船等の航行に関する通報及び指示に関する事務の取扱いについて」（昭和48年6月8日、保警航第111号）により、巨大船の夜間航行を禁止している。</p>			
計画等における記載の状況	【規制改革推進3か年計画（改定）11(3)エ】 備讃瀬戸東、同北、同南及び水島航路等における巨大船に対する夜間航行制限について、関係者の意見を踏まえ緩和の可能性について検討する。			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	措置済	措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中		
	措置予定			
	（実施（予定）時期： ）			
<p>（説明）</p> <p>日本船主協会からの要望を受け、昨年3月に決定された規制改革推進3か年計画に基づき、平成13年度から、同協会、全日本海員組合等の海事関係者の参加を得た検討会を開催し、当該制限の緩和の可能性について検討中である。</p>				
担当局課室等名	海上保安庁警備救難部航行安全課(03-3591-2776)			

分野	運輸関係 (5) 海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化			
意見・要望等の内容	料金設定方法(個別原価主義による)を見直し、荷動きの実態や公共埠頭料との格差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とすること。			
関係法令	外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律施行規則第5条第1項	共管	なし	
制度の概要	外貿埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却費、修繕費、管理費、災害復旧引当金、貸倒引当金、支払利息等の費用の額の合計を基準とし、かつ、岸壁等に係る外貿埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定めている。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難	その他
(説明) 公社埠頭の貸付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃貸借契約による民間契約で決定されている。しかし公社が原価を上回る貸付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫する虞がある。また、原価を大きく下回る貸付料を設定することは、公社の経営を危うくし、貸付金の償還に支障をきたす虞がある。そのため、国土交通大臣に届出られた貸付料については、変更命令が担保されているところであり、当該料金の算定基準が定められているところである。				
担当局課室等名	国土交通省港湾局管理課(03-5253-8660)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	EU30,31,32,33 カナダ 14	
項目	空港スロット配分の見直し			
意見・要望等の内容	<ul style="list-style-type: none"> 成田空港の処理能力を最大化するため、現滑走路の短距離用スロットの新滑走路への移行を必要な場合には強制的な枠組みにより、更に進めるべきである。また当初計画の滑走路長に達する前に新滑走路のスロットにヒストリックの権利が与えられると、長期的には、長距離線の運航を希望する企業が、事実上新滑走路供用に公平なアクセスができなくなるという点を考慮すべきである。 全ての日本の国際空港において、IATAガイドラインに準拠した、透明性があり、公正で公平な発着枠割当制度を確立、運営すべきである。また、日本の国際空港におけるスロット配分手続きに関して、スロットコーディネーターに自由を与えるよう、徹底的な規制改革を行うべきである。 成田の発着枠について、一般配分枠を大幅に増やすよう、発着枠を制限している現在の規制を改正すべきである。 			
関係法令		共管	なし	
制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> 我が国の混雑国際空港（成田及び関空）におけるスロットの配分は国際航空会社の集まりである国際航空運送協会（IATA）のガイドライン及びIATAが了解したルールに基づき、IATAの発着調整事務局（コーディネーター）が全面的に責任を負って公正中立に行っている。 成田空港は内陸部に位置する大規模国際空港であり、その周辺地域における騒音問題が深刻な状況にあることから、我が国の空港の中で最も徹底した環境対策を講じるとともに、周辺地域との合意に基づき、1日あたりの発着回数の上限が設定されている。また、滑走路の運用状況、空域等に係る制約条件の下で安全な運航を確保するため、単位時間あたりの処理能力が決まっている。 			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ）		
（説明）				
上記により、政府の規制に該当しない。				
担当局課室等名	航空局監理部国際航空課（連絡先）03-5253-8703			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	E U 34
項目	航行援助施設利用料の軽減		
意見・要望等の内容	日本の空域における航行援助施設利用料を世界の他の主要都市における料金により近いレベルまで引き下げるべきである。		
関係法令	航行援助施設利用料に関する告示	共管	なし
制度の概要	航行援助施設利用料は、国際民間航空条約（シカゴ条約）及び国際民間航空機構（ICAO）の理事会声明等国際的に認められた徴収原則に準拠し、かつ、利用者との協議を経た上で創設されたものである。		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難 その他
(説明)			
<p>航行援助施設利用料は、航行援助サービスの対価として課せられているものであり、規制緩和の問題ではなく、ICAOで認められた徴収原則に準拠しているものである。</p> <p>なお、我が国の当該利用料は、体系が国により異なっており厳密に比較することは困難であるが、諸外国と比較しても一概に高いとは言えない状況にある。</p>			
担当局課室等名	航空局管制保安部保安企画課（連絡先）03-5253-8739		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	E U
項目	新東京国際空港、関西国際空港における共有スペースの使用料の引き下げ		
意見・要望等の内容	新東京国際空港、関西国際空港の共有スペースの使用料を世界の他の主要都市における料金に近いレベルまで引き下げるべき。		
関係法令		共管	なし
制度の概要	<p>空港ビルの賃料は、空港ビルの設置・管理者と利用者である航空会社等との間で決定されるべきものであり、政府が主体的に決定し得るものではない。</p> <p>また、空港ビルの賃料は、建設・運用にかかる費用、航空会社等の負担の程度を踏まえて計算され、航空会社等との調整を経て決定されたものであり、その取扱いについては内外の航空会社等間で公平、無差別となっている。</p>		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難 その他
(説明) 本要望は、空港ビルの賃料水準の引き下げを要求しているものであり、上記 で述べたとおり、規制緩和の問題ではない。			
担当課室名	航空局管制保安部保安企画課 (連絡先) 03-5253-8739		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	EU35 カナダ 17	
項目	国際航空運賃の自由化			
意見・要望等の内容	日本における国際航空運賃を市場の現実を反映するような形に自由化すべき。			
関係法令	航空法第105条第3項 航空法第129条の2	共管	なし	
制度の概要	各国との二国間協定上双方の政府による認可が必要とされていることから、航空法の認可対象とされている。ただし、認可制の運用において、IATAで設定された運賃を相当程度下回る範囲まで認可を行うなど、柔軟な運用を行っている。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:平成10年10月)	検討中	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>国際航空運送事業に係る運賃については、我が国が各国との間で締結している二国間協定において、双方の航空当局による認可が必要とされていることから、航空法に基づく認可制度を採用している。</p> <p>ただし、個別の運賃の認可基準については、例えば、PEX運賃(個人旅行者が航空会社等の窓口で直接購入できる航空券に適用される個人用割引運賃)の場合、IATAの設定したPEX運賃を70%下回る範囲まで各社が独自に設定した運賃を自動的に認可する等、弾力的な運用を行っており、その結果、市場動向を反映した多様な運賃設定が可能となっている。</p>				
担当局課室等名	航空局監理部航空事業課 (連絡先) 03-5253-8705 国際航空課 (連絡先) 03-5253-8703			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	カナダ 15
項目	空港スロット配分の見直し		
意見・要望等の内容	日本の空港スロット配分は、IATAガイドラインを基準に、透明かつ公正で平等な配分システムに従って実施されるべき。日本の国際空港での配分方法は重要な規制改革の問題とすべき。		
関係法令		共管	なし
制度の概要	我が国の混雑国際空港（成田及び関空）におけるスロットの配分は国際航空会社の集まりである国際航空運送協会（IATA）のガイドライン及びIATAが了解したルールに基づき、IATAの発着調整事務局（コーディネーター）が全面的に責任を負って公正中立に行っている。		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ）	措置困難 その他
（説明） 上記により、政府の規制に該当しない。			
担当局課室等名	航空局監理部国際航空課（連絡先）03-5253-8703		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	カナダ16
項目	新東京国際空港、関西国際空港における着陸料の軽減		
意見・要望等の内容	新東京国際空港、関西国際空港の着陸料を世界の他の主要都市における料金に近いレベルまで引き下げるべき。		
関係法令	航空法54条	共管	なし
制度の概要	我が国の飛行場に着陸する航空機に対しては、飛行場の管理者によって、当該航空機の重量に基づいて、着陸料が課せられており、すべての航空会社に公平、無差別に適用されている。また、成田空港、関西空港では、国際航空運送協会（IATA）との協議を経て現行の水準に設定されている。		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難 その他
	措置済	措置するか否かを含めて検討中	
	措置予定	具体的措置の検討中	
	（実施（予定）時期： ）		
（説明）			
上記で述べたとおり、着陸料は、空港施設の利用に係る受益の対価として課せられているものであり、規制緩和の問題ではない。			
担当局課室等名	航空局飛行場部新東京国際空港課（連絡先）03-5253-8721		
	" 関西国際空港・中部国際空港管理官（連絡先）03-5253-8729		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	社団法人リース事業協会 17	
項目	航空機に係る外国国籍取締役規制の撤廃について			
意見・要望等の内容	日本国籍の航空機の条件として外国国籍取締役の制限が課せられているので撤廃を要求すること。			
関係法令	航空法第4条	共管	なし	
制度の概要	航空法第4条において日本国籍航空機の登録要件を定めており、日本国籍を有しない人、外国又は外国の公共団体に準ずるもの、外国の法令に基づいて設立された法人等、日本人であって代表者又は役員の三分の一以上が日本国籍を有しない場合、議決権の三分の一以上が日本国籍等を有しない場合は、日本国籍の航空機登録をすることは出来ないとしている。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	措置済	措置するか否かを含めて検討中		
	措置予定	具体的措置の検討中		
	(実施(予定)時期:)			
(説明)				
航空法第4条は各国の領空主権に基づき、航空自主権が確立されており、相手国地点への乗り入れについても二国間航空協定に基づく航空権益の交換により認められている。このため、各国間の二国間航空協定においては、交換された航空権益を行使する航空企業について、当該国国民による実質的所有権が確保されなければならないことを規定しており、当該規定に基づき、各国においては、自国航空会社の自国民による実質的所有権を担保するため、代表者及び役員を制限することが必要である。				
担当局課室等名	総務課 航空機登録担当官			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	関西経済連合会 8 - 16
項目	航空情報の公開		
意見・要望等の内容	<p>航空機の離発着予定時刻が変動しても、一般にはなかなか公表されず、間際になってからのアナウンスでしか情報が得られないが、この正確な情報は航空局（管制部門）には常に有る。（出迎え、乗り継ぎ等の無駄な時間が発生している。）</p> <p>前広に航空機の離発着の情報を公開して欲しい。（鉄道等の交通機関は、既にTVでも放送されている。）【時間の効率化、空港ビルテナントの売上増】</p>		
関係法令	航空法 第99条	共管	なし
制度の概要	<p>航空局で保有している航空機の離発着予定時刻情報は、航空管制等の航空保安業務の遂行の中で生成及び使用されているものであり、航空法第99条に基づく航空機の乗組員に対する航空機の運航のために必要な情報ではないことから、現在、外部に提供するシステムとはなっていない。</p>		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	<p>措置済・措置予定</p> <p>措置済</p> <p>措置予定</p> <p>（実施（予定）時期：</p>	<p>検討中</p> <p>措置するか否かを含めて検討中</p> <p>具体的措置の検討中</p> <p>）</p>	<p>措置困難</p> <p>その他</p>
<p>（説明）</p> <p>航空局で保有している航空交通に関する情報については、航空法第99条により航空機の乗組員に対して、航空機の運航のために必要な情報を提供している以外は、外部には提供してこなかったところであるが、昨今の情報公開要望、欧米の航空先進国の動向等に鑑み、現在、外部への提供の可否・あり方について検討しているところである。</p>			
担当局課室等名	航空局管制保安部保安企画課（連絡先）03-5253-8739		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	関西経済連合会	
項目	無人貸出返却を前提としたITS技術を用いた車両共同利用システム処理の緩和			
意見・要望等の内容	<p>会員制システムは、レンタカー関連事業法等の範囲外とする。</p> <p>免許証の確認は会員登録時のみで可能とし、約款は車両内装備で可能とする。</p> <p>必要時にナビゲーション等に表示できるようにする。</p>			
関係法令	道路運送法第80条第2項	共管	なし	
制度の概要	<p>レンタカー事業のように、自家用自動車を業として有償で貸渡しをしようとする場合には、自動車運送事業の経営類似行為の防止や道路運送の健全な発達等の観点から、国土交通大臣の許可に係らしめ、免許証の提示による貸渡し状況の記録や貸渡約款の掲示等を義務付けている。</p>			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：	検討中(一部) 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中	措置困難(一部)	その他
<p>(説明)</p> <p>車両共同システムについては、その事業内容が明確ではない部分もあることから、 の内容を含めたさまざまな事業形態及び車両使用形態により実証実験を行っているところであり、その結果を待って措置可能か否か判断できるものになる。</p> <p>なお、当該システムは車両の貸渡しという形態で行われるものであることから、白バス・白タク防止の観点からの最低限の社会的規制であるレンタカーの許可制は必要であるが、それ以外で当該システムを実現するに当たって支障になっている点があれば、改善する方向で検討していきたいと考えている。</p>				
担当局課室等名	自動車交通局旅客課 (連絡先) 03 - 5253 - 8568			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)日本自動車部品工業会	
項目	装置リコール制度導入			
意見・要望等の内容	<p>自動車の後付装置に関するリコール制度の導入について、次の点から不適切である。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 装置リコール制度を法制化する必要性が乏しい。(法制化しなくとも製作者は使用者に対する責任を自らの問題として取り組んでいる。多大なコスト負担を強い、ひいてはユーザーの費用負担が増加する。規制緩和の流れに逆行する。問題となった例でも自主回収措置により解決している。) 2. 装置・部品はリコール制度になじまない。(使用者の把握が困難であり、実質的效果が薄い。情報収集・管理体制の構築が困難。リコール費用が大きくなる。不具合は車両と装置の組み合わせで起こることが多く、部品メーカーのみで原因を特定することは困難。保安基準における装置と部品の範囲が不明確。) 3. 特に補修部品を事業の柱とする中小企業に対する影響が大きい。(情報収集・管理体制の構築が困難。いわゆる純正部品以外の交換用部品を市場から排除するおそれがある。回収コスト、風評、金融機関取引の絞り込み等により廃業・倒産に追い込まれることが容易に想像される。) 4. 装置リコール制度の必要性を検討する前提として、現行道路運送車両法に基づく自動車保安規制体系を見直すことが必要。(自動車保安規制体系の中で自動車の保安をどう確保するかという観点で議論されるべき。日本の保安規制体系は極めて厳しいものとなっている。リコールの判断基準として実安全性基準を採用すべきとの議論がある。) 			
関係法令	道路運送車両法の一部を改正する法律案	共管	なし	
制度の概要	<p>後付装置リコール制度は、自動車の使用開始後にユーザー等が自由に取り付けたり交換したりするチャイルドシート、タイヤなどのいわゆる「後付装置」について、自動車のリコール制度と同様に、設計・製作の過程に起因する保安基準不適合が発生した場合に製作者がリコール(回収・修理)を行う制度である。</p> <p>国土交通省は、本制度の導入を含む道路運送車両法の一部を改正する法律案を国会に提出しており、同法律案において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 製作者等がリコールを行うときの届出義務 ・ 事故等が発生しても製作者等がリコールを行わないときの国土交通大臣による勧告・公表・命令 ・ 国土交通大臣による報告徴収・立入検査 <p>を規定している。対象とする装置は、現時点ではタイヤ及びチャイルドシートを想定しており、政令で定めることとしている。</p>			
計画等にお	該当なし			

ける記載の状況									
対応の状況	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">措置済・措置予定</td> <td style="text-align: center;">検討中</td> <td style="text-align: center;">措置困難</td> <td style="text-align: center;">その他</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle;"> [措置済 措置予定 (実施(予定)時期:) </td> <td style="vertical-align: middle;"> [措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 </td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他	[措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	[措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中		
措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他						
[措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	[措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中								

(説明)

国土交通省は、道路運送車両法の一部改正法案による後付装置リコール制度の導入に当たって、(社)日本自動車部品工業会を含む関係業界と密接に意見交換し、説明会を行い、また、ユーザーや業界関係者を含めた一般の方々の意見をいただくためパブリックコメントも募集したところである。同工業会からの意見・要望はこの法案を作成する過程で提出されたものであり、制度の導入については同工業会を含め関係者の理解も得られ、同法案は本年3月15日に閣議決定されたところである。

なお、同工業会からの意見・要望に対する考え方は以下のとおり。

1. について

近年、自動車のリコールに関する不正事案が相次いで発生し、自動車の安全性や自動車に対するユーザーの信頼を揺るがす社会問題を招いたところ。また、自動車台数の増加やユーザーニーズの多様化などを背景に、自動車の使用開始後にユーザー等が自由に取り付けたり交換したりするチャイルドシート、タイヤなどのいわゆる「後付装置」が多数流通し使用されているが、これらの後付装置については、現在、リコール制度の対象となっていない。このため、設計や製造に原因のある不具合が発生しても、その後の措置は、専ら装置製作者の判断に委ねられており、仮に適切な改善措置がとられない場合には、ユーザーに不利益を及ぼすとともに、安全性等が確保できない事態が生じることが懸念される。現に、チャイルドシート及びタイヤについて基準不適合による複数の自主回収事例があることから、こうした事態が発生する蓋然性が高まっている。このため、後付装置リコール制度が必要である。(ユーザー負担に関しては、「3. について」参照。)

2. について

リコール制度は、製作者等が不具合発生時の改善措置をユーザーに広く公表して実施するもの。後付装置リコール制度においては、ユーザーを把握する仕組みを導入することは予定していないが、制度の導入によりユーザーに対して国等から確実に情報が公表されることにより、現在の自主回収に比して回収等が促進され、効果が上がるものと考えられる。

また、現在、国土交通省は、不具合情報ホットライン、ユーザー相談等不具合情報処理システムを活用して自動車に関する不具合情報の収集を行っており、後付装置に関しても、今後、これらのシステムの活用と充実を図るとともに、後付装置について分析を行い、製作者等に提供することとしている。収集した不具合の情報はホームページでの公表を行っているが、これについても充実を図ることとしている。

さらに、後付装置リコール制度の対象とする装置毎に、その装置についてリコールを実施するか否かを製作者等が判断するために必要な基準を、保安基準において、明記するとともに、判断をさらに容易にするための事例等を記載した指針を策定する。(企業負担に関しては、「3. について」参照。)

3. について

保安基準不適合が発生しない場合、製作者等はリコールを実施する必要はない。保安基準不適合によりリコールを実施することとなった場合には、適切な措置が講じられることは当然であるものの、国も関係情報の収集・提供等を実施することから、企業にとって過大な負担増加にはならないと認識している。したがって、後付装置の価格上昇を招くことは考えにくく、他方、基準不適合装置の回収等が促進されることになるため、ユーザーのメリットは増加するものとする。なお、基準適合性に関して、純正か否かで差を設けていない。

(情報収集・管理体制に関しては、「2. について」参照)

4. について

道路運送車両法等については、今回の改正も含めこれまでも、適時・適切に改正を行っており、今後も必要に応じて適切な見直しを行う。

担当局課室等名	自動車交通局技術安全部審査課 (連絡先) 03 - 5253 - 8595
---------	---------------------------------------

分野	危険物・保安	意見・要望提出者	(社)日本自動車工業会	
項目	特定防火設備による区画			
意見・要望等の内容	<p>・「用途上やむを得ない場合はこの限りでない」という免除規定の取扱いについて建築主事の判断が異なるので、具体的に示して欲しい。</p> <p>・区画の構造について建築主事の判断が異なるので、具体的に示して欲しい。</p>			
関係法令	建築基準法施行令第112条	共管	なし	
制度の概要	準耐火建築物で1,500㎡以内毎に準耐火構造の床若しくは壁又は特定防火設備で区画しなければならない。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中)	措置困難	その他
(説明) 建築基準法第6条の規定により、個々の建築の計画が建築基準関係規定に適合しているか否かの判断は建築主事が行うこととされている。本事務は自治事務であり、具体の事例へのあてはめは建築主事の判断に委ねられている。				
担当局課室等名	住宅局 建築指導課(連絡先:03-5253-8513)			

分野	危険物・保安	意見・要望提出者	(社)日本自動車工業会	
項目	危険物コンテナ収納検査の適用除外			
意見・要望等の内容	危険性の低い危険物について、コンテナ収納検査の適用を除外してほしい。			
関係法令	危険物船舶運送及び貯蔵規則第129条の2第1項	共管	なし	
制度の概要	危険物船舶運送及び貯蔵規則第129条の2第1項の規定により、火薬類等危険性の高い危険物をコンテナに収納して船舶で運送する場合は、国又は認定された公益法人の検査を受けなければならない。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中)	措置困難	その他
(説明) 危険物をコンテナに収納して船舶運送する場合、不適切な収納によりコンテナ内の危険物が漏洩等を起こした場合、船舶に重大な損害を与える可能性がある。本規制は、危険物のうち特に危険性の高いものについて、コンテナへの収納方法について検査を行うものであり、安全確保のために必要最小限の規制である。				
担当局課室等名	海事局検査測度課(03-5253-8639)			

分野	危険物・保安	意見・要望提出者	(社)日本自動車工業会	
項目	船舶による危険物輸送			
意見・要望等の内容	コンテナ収納検査を行う認定法人の新規参入を認めてほしい。			
関係法令	危険物船舶運送及び貯蔵規則第129条の2第1項、第132条の2及び第137条	共管	なし	
制度の概要	<p>危険物船舶運送及び貯蔵規則第129条の2第1項の規定により、火薬類等危険性の高い危険物をコンテナに収納して船舶で運送する場合は、国又は認定された公益法人の検査を受けなければならない。</p> <p>現在、同令第132条の2に認定の基準が示されているほか、同令第137条の規定により、コンテナ収納検査を行う公益法人として社団法人日本海事検定協会が指定されている。</p>			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 〔 措置済 措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 〔 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中)	措置困難	その他
(説明)	<p>コンテナ収納検査を行う認定法人の新規参入は制限されておらず、法人からの申請があり、適切な能力等を有していれば国土交通大臣の認定を受け参入が可能。</p>			
担当局課室等名	海事局検査測度課(03-5253-8639)			

分野	危険物・保安	意見・要望提出者	(社)日本自動車工業会	
項目	内航船の少量危険物輸送における例外規定			
意見・要望等の内容	少量の危険物の内航船による輸送について、船舶の構造設備、容器及び包装、標札、コンテナ収納検査受検等の規制を緩和してほしい。			
関係法令	危険物船舶運送及び貯蔵規則第6条第1項、第22条の11、第129条の2第1項等	共管	なし	
制度の概要	危険物船舶運送及び貯蔵規則第6条第1項等の規定により、危険物を船舶で運送する場合には、当該船舶の構造設備要件、危険物の容器包装要件、標札の貼付等の要件が定められている。ただし、少量の危険物については種々の緩和規定がある。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期:)	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ()	措置困難	その他
(説明)	少量危険物については、規則上すでに船舶の構造設備、容器包装、標札等の要件が緩和されている。			
担当局課室等名	海事局検査測度課(03-5253-8639)			

分野	その他	意見・要望提出者	関西経済連合会	
項目	臨港地区における土地利用規制の緩和			
意見・要望等の内容	<p>【意見】・港湾法38条に基づき定められる臨港地区において指定される分区が港湾関連の用途に限定されている。</p> <p>【要望】・臨港地区内での建築可能用途を緩和していただきたい。</p>			
関係法令	港湾法38条、39条、40条	共管	なし	
制度の概要	<p>「臨港地区とは、港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾区域と一体として機能すべき陸域であり、都市計画法の規定により臨港地区として定められた地区又は港湾法第38条の規定により港湾管理者が定めた地区である。」</p> <p>都市計画法 - 「港湾を管理運営するために定める地区」（第9条21項）</p> <p>港湾法 - 「当該港湾の管理運営に必要な最小限度のもの（第38条）」</p>			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応の状況	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	措置済	措置するか否かを含めて検討中		
	措置予定		具体的措置の検討中	
	(実施(予定)時期:)			
(説明)				
<p>・臨港地区は、港湾の管理運営のため、当該地域における土地利用を規制又は誘導しようとすることを主たる目的とするものであるから、分区の指定を行い、当該地域内における有害構築物を除却し、その地域における港湾の利用の増進を図ることを目的としている。</p> <p>・分区による構築物規制の具体的内容については、港湾管理者である地方公共団体の条例に委ねられており、地方公共団体の自治事務となっていることから、制度的には柔軟な運用も可能。</p> <p>・なお、都市計画区域内における臨港地区及び分区の指定、変更等については、従来平成4年6月の「都市計画区域内における臨港地区の指定、変更等の推進について」及び平成9年3月の「臨港地区及び分区条例の運用について」の建設省との共同通達を発し、現在は、平成12年12月27日付け運用指針「都市計画区域内における臨港地区に関する運用指針」に基づきその円滑な推進に努めているところ。</p>				
担当局課室等名	国土交通局港湾局管理課(03-5253-8660)計画課(03-5253-8669)			

分野	その他	意見・要望提出者	日本フランチャイズチェーン協会
項目	都市計画法における店舗出店地域の規制緩和について		
意見・要望等の内容	<p>【意見】・港湾地域などへの出店の規制緩和</p> <p>【要望】・現在、港湾地域などへ小規模店舗出店が規制されています。しかしながら、フランチャイズ店舗がここまで日常生活に入り込んだ中で、この地域で出店できないことは、生活者の利便性を阻害していると想定されますので、出店規制の緩和が行われる様をお願いいたします。</p>		
関係法令	港湾法 38 条、39 条、40 条	共管	なし
制度の概要	<p>「臨港地区とは、港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾区域と一体として機能すべき陸域であり、都市計画法の規定により臨港地区として定められた地区又は港湾法第 38 条の規定により港湾管理者が定めた地区である。」</p> <p>都市計画法 - 「港湾を管理運営するために定める地区」（第 9 条 2 1 項）</p> <p>港湾法 - 「当該港湾の管理運営に必要な最小限度のもの（第 38 条）」</p>		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：	検討中 措置するか否かを含めて検討中 具体的措置の検討中 ）	措置困難 その他
<p>（説明）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨港地区は、港湾の管理運営のため、当該地域における土地利用を規制又は誘導しようとすることを主たる目的とするものであるから、分区の指定を行い、当該地域内における有害構築物を除却し、その地域における港湾の利用の増進を図ることを目的としている。 ・分区による構築物規制の具体的内容については、港湾管理者である地方公共団体の条例に委ねられており、地方公共団体の自治事務となっていることから、制度的には柔軟な運用も可能。 ・都市計画区域内における臨港地区及び分区の指定、変更等については、従来平成 4 年 6 月の「都市計画区域内における臨港地区の指定、変更等の推進について」及び平成 9 年 3 月の「臨港地区及び分区条例の運用について」の建設省との共同通達を発し、現在は、平成 12 年 12 月 27 日付け運用指針「都市計画区域内における臨港地区に関する運用指針」に基づきその円滑な推進に努めているところ。 ・なお、小規模店舗の出店については、各港湾管理者において定められている条例上で、その長が特に認めることにより出店が可能となる場合があると考えられる。 			
担当局課室等名	国土交通局港湾局管理課（03-5253-8660）計画課（03-5253-8669）		