

7 運輸

【問題意識】

運輸分野は国民生活や産業活動にとって不可欠な分野であり、この分野が活性化して、高コスト構造から脱却することは、社会や経済の発展にとって必須の要件である。運輸分野は、規制が多い分野であり、このため近年においては、各種の規制改革が行われてきた。需給調整規制の全面的な撤廃による免許制から許可制への移行、倉庫業等の許可制から登録制への移行、各分野での料金の届出制への移行等などは、参入・料金設定をより自由なものとするとともに、経済社会の変化に伴い規制は必要なものであってもできるだけ低いレベルのものに移行すべきであるとするこれまでの累次の規制改革（規制緩和）推進計画が繰り返し指摘してきた点とも合致するものと言える。

しかしながら、運輸分野における規制改革による合理化・活性化は、今後とも不断に促進されるべきものである。また、近年のIT化と歩調を合わせて、複数の省庁が関与する申請・届出等手続についてのワンストップ化など残された課題は多い。

これらの問題を着実に解決することは、社会・経済活動の便益にとって重要なことである。

【具体的な施策】

(1) トラックに関する規制改革【平成 13 年度中に結論】

運賃・料金規制については、利用者ニーズに即した運賃・料金を機動的かつ弾力的に設定することを可能にするため、現行の事前届出を事後届出とするべきである。また、運賃・料金の掲示の義務付けについては、宅配便のようにいわゆる一般消費者が利用者となる場合を除き、原則的に廃止するべきである。

営業区域に係る規制については、現在、原則として都道府県単位、拡大営業区域については経済ブロック単位にまで広がられているが、トラック事業者による効率的かつ機動的な営業を可能にする観点から、この営業区域制度自体を廃止し、全国的な範囲で自由な事業の展開を可能とさせるべきである。また、これにあわせて、許可の基準となる車両の保有台数についても、現在拡大営業区域で 15 台とされているが、これを全国一律に 5 台にまで引き下げるべきである。

(2) タクシー事業に係る制度の適切な運用

タクシー事業については平成 14 年 2 月から需給調整規制を廃止し、免許制から許可制に移行することになったが、一定の条件下では需給調整措置をとることができる緊急調整措置が設けられている。この措置の発動が安易に行われ、それにより需給調整規制撤廃の

意義を失わせるものであってはならないことはもとよりであり、このため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べきである。また、発動する場合には十分な説明責任を果たすべきである。

タクシー事業は、運輸部門の中で港湾運送事業と並んで料金の認可制が残っている分野である。近時の運賃認可の運用基準の設定により遠距離運賃の大幅弾力化や特定ゾーンでの定額運賃化は一定の評価ができるが、これを真に機能するように運営すべきである。また、車種や事業者の区分を廃止してその範囲内の運賃設定を軽微な手続で認可する点は評価するが、それ以下の運賃設定に対する認可に当たっては個別審査となっている。この個別審査においては、いわゆる「追い越し」の禁止と「不当な競争」や「差別的取扱い」のみを審査することとし、認可制の下にあっても、規制は上限規制に限られるという点を厳守すべきであり、行政による裁量判断を介入させるものであってはならない。

(3) 内航海運暫定措置事業の運営方法の改善【平成 14 年度検討、平成 15 年度実施】

内航海運暫定措置事業は、保有船舶の解撤等をした者に対して交付金を交付するとともに、船舶建造者から納付金を納付させることを内容としており、内航海運活性化を図るために船腹調整事業を解消したことに伴う影響を考慮して導入されたものである。

しかし、交付金交付の期間は 15 年と長く、今後新たに船舶を建造するものは長期間に渡り納付金を支払わなくてはならず、新規の建造者にとって大きな負担となる。のみならず、当該事業のための借入金（700 億円）は事業開始後 3 年余で大幅に使われており、今後日本経済が低成長を続けることが想定されることから、船腹に対する需要の動向によっては、さらに多額の支払が生じるが、それを償う新規造船は多くは期待できない事態も予想される。この場合、内航海運暫定措置事業の借入金を累増することになりかねない。

このような事態を回避するため、この事業については交付金単価の一層の減額をするとともに、健全で透明性のある施策を講ずるべきである。

(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】

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が実施されている。

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り、最終目標は全港湾における免許制の廃止と料金の規制の届出制への移行であることは既定の方針である。

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ヶ月を要したことに鑑み、段階的实施の第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べきである。

(5) 高速道路における自動二輪車二人乗りに係る規制の取扱い【平成15年度中の可能な限り早期に最終結論】

高速自動車国道等における自動二輪車の二人乗りを認めることの可否については、平成12年の規制緩和推進3か年計画により平成12年度中に調査を行うこととされており、さらに平成13年の規制改革推進3か年計画においては、平成15年度までに結論を得るべきこととされている。一方、近時の経済の停滞が我が国の構造改革（規制改革など）の遅れに起因している側面が大きいことから、様々な分野における規制改革の一層の深度化と実施時期の前倒しが求められている。

高速自動車国道等における自動二輪車の二人乗りに関する規制の取扱いについては、自動二輪車の二人乗りの安全性の確認の問題はもとよりであるが、国民の一部に強い見直し要望があることから、過去のデータの活用、加速的な実証実験などを行うことにより、当初の予定時期より繰り上げて、平成15年度中の可能な限り早期に二人乗りの是非について最終判断すべきである。

(6) 港湾における輸入手続等のワンストップサービス化（各システムの連携によるシングルウィンドウ化）の加速化【平成15年度のできるだけ早い時期に運用開始】

港湾における輸入手続等については、我が国港湾の競争力強化、物流の効率化等の観点から、電子的な申請・処理を原則とすべきであり、そのワンストップ化が極めて重要であるにもかかわらず、実現に時間を要しているのが実情である。

現在、平成15年度内の運用開始を目標に、関係省庁の連携の下に、平成13年度中にシステムの仕様をとりまとめる作業が行われているが、必要なことは利用者にとって使いやすく、運用に当たってコストが低く、国際標準にも配慮し、手続面で簡素なシステムであるべきことはもとよりである。このため、既往の部分システムの改善にも努めつつ、平成15年度のできるだけ早い時期に、上記の要請を満たしたシステムの運用開始ができるよう、早急に関係省庁がグランドデザインを描き、協力して、検討・調整を加速化すべきである。