

## 運輸

・鉄道車両に係る諸制度のリース適用	106
・新幹線特急料金に関する規制緩和	107
・カーバイト（危険品）の青函トンネルの通過	108
・車高	109
・特殊車両通行許可手続	110
・セミトレーラ等特殊車両の通行可能道路の拡大	111
・貨物自動車の「大型」と「普通」の見直し	112
・分割可能貨物積載車両の総重量	113
・三軸車の総重量	114
・駆動軸の軸重	115
・自動車NOx・PM法に係る代替車の取得税軽減措置のリース車への適用	116
・NR装置の最高速度基準の緩和	117
・シャーシ・トラクターヘッドに牽引される車に関する規制緩和	118
・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	119
・土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	120
・貨物自動車運送事業における営業区域の全廃	121
・営業車最低保有台数の見直し	122
・危険性物質輸送時の二人乗車規制の撤廃	123
・封印の取りつけ業務を行政書士に委託すること	124
・原動機付き自転車の保安基準の寸法及び乗車定員規制の緩和	125
・車検の撤廃又は期間の延長について	126
・自動車検査証への自動車製造年月の記載	127
・完成検査証（譲渡証）をユーザーに交付すること	128
・船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化	129
・船舶の検査期間の延長および検査内容の簡素化	130
・日本籍船の登記・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	131
・国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し	132
・船舶に係る外国国籍取締役規制の撤廃	133
・内航海運暫定措置事業の早期終了	134
・事前協議制度の見直し	135
・港湾運送事業の更なる規制緩和	136
・船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化	138
・船員保険の被保険者資格の見直し	139
・船員職業紹介事業等の許可	140
・航海日誌の記載方法の弾力化	141
・内航船舶（沿海船）の航行可能領域の拡大	142
・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	143
・外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	144
・航空機に係る外国国籍取締役規制の撤廃について	145
・空港スロット配分の見直し	146
・運航容量の拡大等について	147

・成田空港の発着枠の増加について	148
・発着枠の遅延の削減	149
・空港着陸料の改定	150
・着陸料・使用料の再検討	151
・成田空港のB滑走路の完全化、羽田空港の4本目の滑走路	152
・中型飛行機の事業運航基準の見直し	153
・航行施設利用料の軽減	154
・ローカル飛行におけるフライトプラン提出義務の緩和	155
・危険物船舶荷役時の船間保安距離の緩和	156
・引火性危険物積載船に係る夜間着積の許可	157
・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	158
・瀬戸内海における危険物積載船を除く巨大船に対する夜間航行の制限の緩和	159
・カーバイド（危険品）の旅客フェリーでの輸送緩和	160
・1000総トン数以上の大型船への規制緩和	161
・船荷役の申請業務の見直し	162
・輸出入・港湾諸手続の簡素化促進およびワンストップサービスの実現	163

## 危険物・保安

・LPガス事業における都市計画法上の開発許可の撤廃	165
・燃料電池自動車（水素ガス搭載車）の走行	166
・第1種低層住居専用地域及び第1種中高層住居専用地域内におけるLPガス充填所の建築	167
・LPガス事業における建築基準法上の貯蔵制限の撤廃	168

分野	運輸関係	意見・要望提出者	(社)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	鉄道車両に係る優遇制度をリースによる場合も適用が受けられるようにすること。			
関係法令	地方税法第349条の3第12項	共管	なし	
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) 平成15年度税制改正によって、リース車両にも本税制特例の適用が可能となったところである。 なお、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く、本件は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、(財務課)			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	日本経済団体連合会	
項目	新幹線特急料金に関する規制緩和			
意見・要望等の内容	新幹線特急料金についての上限額の設定・変更の認可を廃止し、届出制とすべきである。			
関係法令	鉄道事業法第16条、鉄道事業法施行規則第32条	共管	なし	
制度の概要	<p>鉄道事業法第16条第1項の規定により、鉄道運送事業者は、旅客又は貨物の運賃及び国土交通省令で定める料金（以下「運賃等」という。）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されており、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こととされている。</p> <p>なお、国土交通省令で定める料金とは、鉄道事業法施行規則第32条第1項の規定により、特別急行料金、急行料金その他の運送の速達性を役務の基本とする料金であって、新幹線鉄道に係るものとされている。</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	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>鉄道事業については順次規制緩和が進められており、運賃・料金に関する規制についても、鉄道事業者が、事業の経営環境の動向に適切に対応するとともに利用者ニーズに弾力的に対応して運賃を設定・変更することができるよう、平成11年の鉄道事業法の改正により運賃・料金について上限認可制を法定化し、上限の範囲内であれば鉄道事業者による自主的・主体的な運賃・料金設定が可能となるよう措置したところである。</p> <p>このうち、料金については、新幹線鉄道に係る特別急行料金、急行料金その他の運送の速達性を役務の基本とする料金のみを上限認可の対象としたところであるが、これは、新幹線鉄道には新幹線特急列車のみが走行し、普通列車、快速列車等の代替サービスが存在しないことから、新幹線特急料金を支払わないと運送の可能性がないという意味で運賃と同様の性格を有しており、不当に高額な料金設定の可能性があるなど、公衆の利便に及ぼす影響が大きいためである。</p> <p>なお、上限認可制の下では、認可を受けた上限の範囲内であれば、鉄道事業者の自主的・主体的な判断により自由に料金を設定・変更することが可能であり、新幹線特急料金についても自由に設定・変更することが可能であることから、新たなサービスの提供等事業者の迅速な対応は十分に可能であると考えられる。</p>				
担当局課室等名	鉄道局業務課			

分野	運輸（その他）	意見・要望提出者	（社）日本化学工業協会	
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	輸送力の確保と輸送料金の低下を実現するため、カーバイド（危険品）の青函トンネルの通過の許可を得て、北海道までの一貫 JR コンテナ輸送としたい。			
関係法令	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道営業法第7条</li> <li>・本州と北海道を連絡するトンネルにおける貨物運送の安全の確保について（昭和63年2月23日官鉄保第86号、貨技第19号）</li> </ul>	共管	なし	
制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運送に付き特別の設備を要する貨物に関しては、鉄道はその設備がある場合に限りこれを引き受ける義務を負う。</li> <li>・カーバイドの青函トンネルの通過を禁止している。</li> </ul>			
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） 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、換気設備、排煙設備、避難誘導設備等とともに、消火設備としては、約500mにわたって列車全体に水を放水する水噴霧設備、乗務員等による車室内の初期消火のための消火栓及び消防隊による本格消火のための給水栓が設けられている。 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おり、初期消火及び延焼防止のための対応を水によって行う青函トンネルを通過することは輸送の安全の観点から不適切であると考えている。				
担当局課室等名	鉄道局技術企画課安全対策室			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	経団連、日本建設機械工業会、石油化学工業協会、全日本トラック協会、関経連、自工会、日本化学工業協会	
項目	車高			
意見・要望等の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現に車高4.1mの車両が通行できる道路については、車高の最高限度又は許可限度を4.1mに緩和されたい(車両積載トレーラを含む)。</li> <li>・ISO規格背高海上コンテナの車高の許可限度を4.2mに緩和されたい。</li> </ul>			
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車高の最高限度は3.8m</li> <li>・最高限度を超える車両を通行させる場合は、特殊車両通行許可を受けることが必要</li> <li>・車高4.1mのISO規格背高海上コンテナ積載車両等については、指定経路において、特殊車両通行許可を得て通行可能</li> </ul>			
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) 車高については、今後、「規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日総合規制改革会議答申)」を尊重し、物流事業者のニーズ、道路の構造、交通事故等の実態を踏まえながら、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あり方について検討することとしている。				
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	日本建設機械工業会、全日本トラック協会、経団連、風力発電事業者懇話会、自工会	
項目	特殊車両通行許可手続			
意見・要望等の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・手続方法及び添付書類を簡素化されたい</li> <li>・許可に係る審査期間を短縮されたい</li> <li>・許可手続にかかる審査基準を統一化及び緩和されたい</li> <li>・空車回送時においては昼間時間帯の通行を許可されたい</li> </ul>			
関係法令	・道路法第47条、第47条の2	共管	なし	
制度の概要	車両諸元の一般的制限値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	【規制改革推進3か年計画(改定) 11.運輸 (3)オ その他】 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 措置済 措置予定 (実施(予定)時期: 年 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
(説明) 1 許可手続の審査期間は、他の道路管理者への協議が必要でない場合等で、新規・変更申請にあつては3週間以内、更新申請にあつては2週間以内としているが、今後、平成15年度末に予定されている電子申請の導入に合わせて、申請書類の提出部数の削減、提出書類の削減等の手続の簡素化を実施すべく検討を進めているところであり、平成15年度中に結論を得ることとしている。 2 許可の審査は、「特殊車両通行許可限度算定要領について」に基づき実施され、現在でも基準は統一されているところであるが、審査の実施に当たっては、各道路管理者が実際の道路状況を勘案して審査する必要があるほか、算定要領の限度寸法を超える車両については、車両の状態及び道路の状況を勘案し個別に審査することが必要となる。 3 空車状態の車両については、現在でも、積車状態の車両と区分して申請することにより、条件を区別して通行許可を受けることが可能。(現行制度では、申請者の負担軽減を図るため、同一申請書での申請を認めているものであり、この場合は最も厳しい条件で通行許可することとなる)				
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が通行可能な指定道路を延長されたい						
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"> <li>平成5年度に道路構造令及び車両制限令を改正し、高速自動車国道及び指定道路において、車長及び軸距に応じ車両総重量最大25トンの車両が自由走行できることとしたところ</li> <li>平成10年度から、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、特殊車両通行許可を受けてフル積載通行が可能</li> </ul>						
計画等における記載の状況	該当なし						
対応の状況	<table border="0" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:25%; border-right: 1px dashed black; padding-right: 10px;"> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">措置済・措置予定</div> <div style="margin-bottom: 10px;">措置済</div> <div style="margin-bottom: 10px;">措置予定</div> </div> </td> <td style="width:25%; padding-left: 10px;"> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">検討中</div> <div style="margin-bottom: 10px;">措置するか否かを含めて検討中</div> <div style="margin-bottom: 10px;">具体的措置の検討中</div> </div> </td> <td style="width:25%; padding-left: 10px;"> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">措置困難</div> <div style="margin-bottom: 10px;">その他</div> </div> </td> <td style="width:25%;"></td> </tr> </table> <p>(実施(予定)時期：平成14年4月)</p>			<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">措置済・措置予定</div> <div style="margin-bottom: 10px;">措置済</div> <div style="margin-bottom: 10px;">措置予定</div> </div>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">検討中</div> <div style="margin-bottom: 10px;">措置するか否かを含めて検討中</div> <div style="margin-bottom: 10px;">具体的措置の検討中</div> </div>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">措置困難</div> <div style="margin-bottom: 10px;">その他</div> </div>	
<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">措置済・措置予定</div> <div style="margin-bottom: 10px;">措置済</div> <div style="margin-bottom: 10px;">措置予定</div> </div>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">検討中</div> <div style="margin-bottom: 10px;">措置するか否かを含めて検討中</div> <div style="margin-bottom: 10px;">具体的措置の検討中</div> </div>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="margin-bottom: 10px;">措置困難</div> <div style="margin-bottom: 10px;">その他</div> </div>					
<p>(説明)</p> <p>高速自動車国道及び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いるところ(平成14年4月現在の高速自動車国道及び指定道路延長：約4.7万km)</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	意見・要望提出者	経済団体連合会、全日本トラック協会	
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	<p>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。</p>			
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、必要に応じ車両総重量を規制対象区分の指標として用いており、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は、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	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>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 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、経団連	
項目	三軸車の総重量			
意見・要望等の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設資材運搬する三軸車については、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車両総重量の最高限度を25トンまで緩和されたい。</li> <li>・最遠軸距による制限を撤廃されたい。</li> </ul>			
関係法令	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路法第47条、第47条の2、車両制限令第3条</li> <li>・道路運送車両の保安基準第4条</li> </ul>	共管	なし	
制度の概要	<p>(車両制限令)</p> <p>車両総重量の最高限度は、高速自動車国道及び道路管理者が指定した道路については、車長及び最遠軸距に応じて最大25トン、その他の道路については一律20トン</p> <p>(保安基準)</p> <p>車両総重量の最高限度は、車長及び最遠軸距に応じて最大25トン</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>	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下に抑制しなければならず、このため、通行車両に対して車長及び軸距に応じた総重量規制が必要となる。</p> <p>2 車長及び軸距にかかわらず、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抑制することが不可能となり、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及び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車両総重量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	
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	共管	なし	
制度の概要	(車両制限令) 軸重の最高限度は10トン。 (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.運輸 (3)オ その他】 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、自動車工業会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。 2 エアサス装備車両の軸重制限については、現在、自動車工業会等の協力の下で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	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 以下に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、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、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。重量物を輸送する自動車の交通事故の重大性に鑑み最高速度を引き上げることは困難である。</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			

分野	運輸	意見・要望提出者	石油化学工業協会 日本化学工業協会 日本経済団体連合会					
項目	シャーシ・トラクターヘッドに牽引される車に関する規制緩和							
意見・要望等の内容	あくまでフェリー・RORO 船利用を目的として登録しているシャーシについては、シャーシ台の登録車庫に対し、複数台の車庫利用を認めるべきである。							
関係法令	車庫法第3条、貨物自動車運送事業法第4条	共管	警察庁					
制度の概要	自動車の保管場所の確保等に関する法律（以下、「車庫法」という。）により、自動車の保有者は、保管場所の確保を義務付けられており、営業用トラックの保管場所の確保に関しては、車庫法の他、貨物自動車運送事業法に基づいて行うこととなっている。貨物事業者運送事業法においては、事業許可時に、車庫の位置及び収容能力等の事業計画への記載を通じ、計画車両数すべてが収容されること等を確認している。							
計画等における記載の状況	該当なし							
対応の状況	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置済・措置予定                  措置済                  措置予定                  （実施（予定）時期：平成15年4月1日）             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 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             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置困難             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 その他             </td> </tr> </table>				措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：平成15年4月1日）	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
措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：平成15年4月1日）	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）自動車の保管場所の確保等に関する法律により、自動車の保有者は保管場所の確保を義務づけられている。 なお、貨物自動車運送事業を監督する国土交通省は、貨物自動車運送事業者が、道路上の場所以外の場所に保管場所を確保していないおそれがあると認められる場合には、公安委員会よりその旨の通知を受けている（同法第13条第2項）。								
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	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	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)				
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7千件を超えており、過積載の全検挙件数の約43%(平成13年)を占めるといふ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	自動車交通局技術安全部技術企画課 (連絡先) 03 - 5253 - 8591			



分野	運輸	意見・要望提出者	(社)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」義務を廃止されたい。			
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3条第2項、第4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:平成15年4月1日)	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) 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。 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づ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・使用者の安全意識の向上を図ることとしている。 このため、表示番号の廃止は困難である。				
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	意見・要望提出者	(社)日本建設機械工業会																					
項目	貨物自動車運送事業における営業区域の全廃																							
意見・要望等の内容	貨物自動車運送事業法における営業区域を全廃し、建設機械の輸送に適した車両を、より広域から選択できるようにして頂きたい。																							
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	貨物自動車運送事業法においては、トラック事業者が営業活動の適正な遂行及び輸送の安全の確保を図るための一定の合理的な地理的範囲を営業区域として設定することとしており、貨物の発地及び着地のいずれもが営業区域外にある輸送を禁止している。																							
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.運輸 (3)アトラック事業等】 現在の営業区域制度を廃止する(第154回国会に係る法案提出)。																							
対応の状況	<table border="0" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:20%;"></td> <td style="width:20%; text-align: center;">措置済・措置予定</td> <td style="width:20%; text-align: center;">検討中</td> <td style="width:20%; text-align: center;">措置困難</td> <td style="width:20%; text-align: center;">その他</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black;"></td> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black; text-align: center;">措置済</td> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black; text-align: center;">措置するか否かを含めて検討中</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black;"></td> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black; text-align: center;">措置予定</td> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black; text-align: center;">具体的措置の検討中</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black;"></td> <td colspan="4" style="text-align: center;">(実施(予定)時期:平成15年4月1日)</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:平成15年4月1日)			
	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:平成15年4月1日)																							
<p>(説明) 鉄道事業法等の一部を改正する法律(平成14年法律第七十七号)において、営業区域規制を廃止した。(平成15年4月1日施行)</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	意見・要望提出者	日本化学工業協会																					
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の許可基準の一つとして、最低車両保有台数を5台としている。																							
計画等における記載の状況	該当なし																							
対応の状況	<table style="width:100%; border:none;"> <tr> <td style="width:20%;"></td> <td style="width:20%; text-align:center;">措置済・措置予定</td> <td style="width:20%; text-align:center;">検討中</td> <td style="width:20%; text-align:center;">措置困難</td> <td style="width:20%; text-align:center;">その他</td> </tr> <tr> <td style="border-left:1px dashed black;"></td> <td style="border-left:1px solid black; border-right:1px solid black; text-align:center;">措置済</td> <td style="border-left:1px solid black; border-right:1px solid black; text-align:center;">措置するか否かを含めて検討中</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-left:1px dashed black;"></td> <td style="border-left:1px solid black; border-right:1px solid black; text-align:center;">措置予定</td> <td style="border-left:1px solid black; border-right:1px solid black; text-align:center;">具体的措置の検討中</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-left:1px dashed black;"></td> <td colspan="4" style="text-align:center;">（実施（予定）時期：平成15年4月1日）</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：平成15年4月1日）			
	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：平成15年4月1日）																							
<p>（説明）</p> <p>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。</p> <p>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)。</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	意見・要望提出者	石油化学工業協会	
項目	危険性物質輸送時の二人乗車規制の撤廃			
意見・要望等の内容	危険性物質輸送時の二人乗車規制の撤廃について、改革実現に向けた対応を是非お願いしたい。			
関係法令	貨物自動車運送事業法第17条 貨物自動車運送事業輸送安全規則第3条第6項	共管	なし	
制度の概要	貨物自動車運送事業及び貨物自動車運送事業輸送安全規則において、運転者が長距離の運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続できないおそれがあるときには、交替するための運転者を置かなければならない。			
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) 本規定では、危険物輸送時の二人乗務員確保について規定していない。				
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			

分野	運輸	意見・要望提出者	日本行政書士会連合会	
項目	封印の取りつけ業務を行政書士に委託すること。			
意見・要望等の内容	封印の取りつけ業務を行政書士に陸運支局等から直接委託すること。			
関係法令	道路運送車両法第28条の3	共管	なし	
制度の概要	登録自動車に取りつけた自動車登録番号標への封印の取りつけを国土交通省令で定める要件を備える者に委託することができる。			
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	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)				
行政書士は、他人の依頼を受けて行政庁に提出する書類を作成し、また、当該書類等を行政庁に提出する手続きの代行等を行うことを業とするものであることから、行政書士に対し、封印の取付業務を委託するのは困難である。				
担当局課室等名	国土交通省自動車交通局技術安全部管理課 (連絡先) 03 - 5253 - 8588			

分野	運輸	意見・要望提出者	経済団体連合会	
項目	原動機付き自転車の保安基準の寸法及び乗車定員規制の緩和			
意見・要望等の内容	電気自動車のミニカー四輪は、「原動機付自転車の四輪」という区分を新たに設けて、定員二名乗車を可能とするとともに、寸法制限の枠を緩和すべきである。（定員二名は、二輪では安全上からも無理と思われるが、四輪では安全上からも十分可能であると考えられる。）			
関係法令	原動機付自転車の保安基準第59条	共管	なし	
制度の概要	原動機付自転車の寸法は、原動機付自転車の保安基準第59条において、長さ2.5メートル、幅1.3メートル、高さ2メートルを超えてはならないこととされている。 ただし、二輪には限定しておらず、また、乗車定員を制限していない。			
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	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)				
1 原動機付自転車の保安基準においては、乗車定員は制限していない。				
2 原動機付自転車の保安基準に規定されている寸法を超えるものについては、軽自動車として届出することが可能である。				
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 - 5 2 5 3 - 8 5 9 1			

分野	運輸	意見・要望提出者	経団連、石油化学工業協会、関西経済連合会、日本化学工業協会、個人	
項目	車検の撤廃又は期間の延長について			
意見・要望等の内容	車両総重量 8 トン未満のトラックについて、初回車検期間が 2 年に延長されたが、走行距離が短い、車両総重量 8 トン以上のトラック及びトレーラについても、現行 1 年の車検期間を 2 年に延長すべき など。			
関係法令	道路運送車両法	共管	なし	
制度の概要	自動車検査は、自動車の安全確保及び公害防止を図る上で必要最小限の項目について定められた技術上の基準に適合していることを、一定期間毎に確認するものである。			
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	検討中	措置困難	その他
	措置済 措置予定 (実施(予定)時期： 年 月)	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)				
1 . 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。				
2 . 「規制改革の推進に関する第 2 次答申(平成 14 年 1 2 月 1 2 日総合規制改革会議答申)を踏まえ、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、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、検討することとしている。				
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 - 8590			

分野	運輸	意見・要望提出者	日本行政書士会連合会	
項目	自動車検査証への自動車製造年月の記載			
意見・要望等の内容	自動車検査証に自動車の製造された年月情報を表示することとされたい。			
関係法令	道路運送車両法第58条、同規則第35条の3	共管	なし	
制度の概要	自動車検査証に記載すべき事項については、道路運送車両法第58条第2項の委任を受け同施行規則第35条の3に規定されている。また、自動車検査証の備考欄には、「自動車検査業務等実施要領について（昭和35年11月25日付、自車第880号）」別添自動車検査業務等実施要領第3章3-5-19の規定により自動車検査に必要な事項を記載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
<p>(説明)</p> <p>道路運送車両法等の現行法令においては、自動車検査証に自動車の製造された年月の情報を記載することとはなっていない。自動車検査証の備考欄には、必要に応じて自動車検査に必要な事項を記載することができることとなっているが、個人が輸入したいいわゆる並行輸入自動車や完成までに複数の製作者が関与するトラック・バス等、自動車が製造された年月の情報が明らかにならないものが多数存在し、製造された年月の定義、情報の特定方法などについて検討が必要であるため、その記載の必要性も含め今後検討することとしている。</p>				
担当局課室等名	国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課 (連絡先) 03 - 5253 - 8590			



分野	運輸	意見・要望提出者	日本行政書士会連合会	
項目	完成検査証（譲渡証）をユーザーに交付すること。			
意見・要望等の内容	完成検査終了証及び譲渡証をユーザーに交付すること。			
関係法令	道路運送車両法第33条及び第75条	共管	なし	
制度の概要	<p>道路運送車両法（以下、「法」という）第75条第1項の規定に基づき申請によりその型式について指定を受けた自動車製作者が、当該指定自動車を譲渡する場合において、その構造、装置及び性能が保安基準に適合しているかどうかを検査し、適合すると認めるときは、法第75条第4項の規定に基づき完成検査終了証を発行し、これを譲受人に交付しなければならない。</p> <p>自動車を譲渡する者は、法第33条第1項の規定に基づき譲渡の年月日、車名、型式、車台番号、原動機の型式、譲渡人及び譲受人の氏名又は名称及び住所を記載した譲渡証明書等を譲受人に交付しなければならない。</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） 自動車製作者は、法第75条第4項の規定に基づき完成検査終了証を譲受人に交付しなければならないと、また、自動車を譲渡する者は、法第33条第1項の規定に基づき譲受人に交付しなければならないこととなっている。				
担当局課室等名	国土交通省自動車交通局技術安全部技術企画課（連絡先）03-5253-8590 管理課（連絡先）03-5253-8588			

分野	運輸	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。現在、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とのことであるが、速やかな実行をお願いしたい。							
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	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置済・措置予定                  措置済                  措置予定                  (実施(予定)時期：             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 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                  )             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置困難             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 その他             </td> </tr> </table>				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
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・項目の個別具体的な抽出に当たり、新たな要望の提出が予定されているところ、再検討を行っている。								
担当局課室等名	海事局外航課、海事局海事産業課							

分野	運輸	意見・要望提出者	日本経済団体連合会								
項目	船舶の検査期間の延長および検査内容の簡素化										
意見・要望等の内容	造船技術の向上、船舶機器の改善による船舶の耐久性向上に対応し、検査期間を定期検査6年毎、中間検査3年毎に延長するとともに、検査内容を簡素化すべきである。										
関係法令	船舶安全法	共管	なし								
制度の概要	船舶所有者は、船舶検査証書の有効期間が満了したときに定期検査を受けなければならない。また、定期検査と定期検査の中間において国土交通省令の定める時期に中間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	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置済・措置予定                  措置済                  措置予定                  (実施(予定)時期：             </td> <td style="width: 10%; text-align: center; vertical-align: middle;">}</td> <td style="width: 40%; vertical-align: top;">                 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             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置困難                  その他             </td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">)</td> </tr> </table>			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	)			
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9年の船舶安全法の一部改正及びその関係省令の改正において、(1)船舶検査証書の有効期間が4年から5年へと延長し、定期検査の間隔も延長されるとともに中間検査の時期の弾力化を実施、(2)中間検査において補機類等については整備記録の確認及び効力試験を実施することにより解放検査の省略が可能とする等の措置を講じたところであり、現時点において、検査間隔の更なる緩和及び更なる検査内容の簡略化を可能とする技術的な根拠が不明であることから措置困難である。 また、海上人命安全条約においては、船舶の定期検査等の検査間隔は「主管庁の定める5年を超えない間隔」にて実施すること等が規定されており、現在、我が国においては、これと同様の間隔にて実施している。したがって、当該条約の適用を受ける船舶については、当該条約の規定に違反する定期検査等の検査間隔の設定はできない。											
担当局課室等名	国土交通省海事局検査測度課										

分野	運輸	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	日本籍船の登記・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.運輸 (3)オその他】 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 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) 事務の一元化までの間、国民の負担を出来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録の制度(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			

分野	運輸	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し			
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(英文・和訳)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	海事局検査測度課登録測度室			

分野	運輸	意見・要望提出者	(社)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の2/3以上の日本国籍が求められてい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：	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年に船舶法を改正し国籍要件を緩和し、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。 国連海洋法条約の規定により船舶に国籍を与えた国は、旗国として当該船舶に対し一定の保護を与えると共に監督責任を負うこととなる。このため、米英仏独等の海運先進国等の国籍条項を見ても、船舶の自国民による実質的支配を確保するため、役員と資本のいずれかの規制を行っている。我が国でも、船舶を所有する会社の業務執行の意志決定が日本人主導でなされ、船舶の実質的支配を確保するため、外国国籍取締役規制の撤廃は困難である。				
担当局課室等名	海事局検査測度課登録測度室			

分野	運輸	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	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)			
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。			
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。			
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。			
担当局課室等名	海事局国内貨物課(03-5253-8627)		





分野	運輸	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	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		
<p>(説明)</p> <p>主要9港以外の地方港の規制緩和については、「規制改革推進三か年計画(改定)」において、平成14年度に検討を開始し平成15年度中に結論を得ることとされており、国土交通省としては、現在、港運事業者、労働組合、港湾管理者、船社、荷主等の関係者からの意見聴取、先行実施した主要9港の規制緩和の影響、地方港の実態等の把握に努めているところ。</p>				
担当局課室等名	海事局港運課			

分野	運輸	意見・要望提出者	社団法人日本船主協会					
項目	船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化							
意見・要望等の内容	OECDにおける造船協定が発効した際に建造許可制度全般の見直しを行い、また、発効前における手続きの簡素化についても検討を行っているとのことであるが、速やかな実行をお願いしたい。							
関係法令	臨時船舶建造調整法第2条及び第4条	共管	なし					
制度の概要	わが国海運の健全な発展に資することを目的として、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	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置済・措置予定                  措置済                  措置予定                  （実施（予定）時期：平成15年度初頭）             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 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             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置困難             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 その他             </td> </tr> </table>				措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：平成15年度初頭）	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
措置済・措置予定 措置済 措置予定 （実施（予定）時期：平成15年度初頭）	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） 規制緩和推進3カ年計画において、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ところ、平成14年12月より新たな協定の策定に向けた外交交渉が開始されているが、現在、同協定発効前における手続きの簡素化について、平成15年度初頭の実施を目標とし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							

分野	運輸 (雇用・労働)	意見・要望提出者	(社)経済団体連合会 (社)日本船主協会
項目	船員保険の被保険者資格の見直し		
意見・要望等の内容	<p>日本籍船を所有又は裸用船する事ができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失うこととなる。この場合、現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする特例が講じられているが、このような特例によらず、例えば船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、あるいは、有料の労務供給事業を船員職業安定法上でも認め、同事業を営む事業主の雇用する船員については、外国籍船に雇い入れされる場合も含めて船員保険の被保険者資格を付与する等により船員保険の被保険者資格が継続できるようにするための見直しが必要。</p>		
関係法令	船員保険法第17条、第18条、第19条、 船員法第1条	共管	国土交通省(船員法)
制度の概要	<p>船員保険の被保険者は、船員保険法第17条に基づき、船員法第1条に規定する船員と規定されていることから、船舶所有者が日本船舶を所有しなくなった場合、これらに雇用されていた者が、船員法上の船員ではなくなることに伴い、船員保険の被保険者資格を失うこととなる。</p> <p>なお、平成8年の運輸省通達により、やむを得ない事由により一時的に日本船を所有できなくなった船舶所有者に雇用されている者であって、一定の条件を満たした者については、地方運輸局長等の認定により、最長2年半の間、特例的に船員法上の船員として、取り扱うこととされている。</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) 上記のとおり、国土交通省より通達が出され、対応がなされているところである。			
担当局課室等名	厚生労働省保険局保険課、国土交通省海事局船員政策課・船員労働環境課		

分野	運輸 (雇用・労働)	意見・要望提出者	(社)日本船主協会 (社)経済団体連合会
項目	船員職業紹介事業等の許可		
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	<p>【規制改革推進3か年計画(改定) 11オ】</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	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>(説明)</p> <p>船員職業紹介事業等の民間参入については、平成14年7月、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)において基本的な方向性が示されたが、一部合意を得られなかった事項もあるため、当該事項について関係者間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	海事局船員政策課		

分野	運輸	意見・要望提出者	(社)日本船主協会					
項目	航海日誌の記載方法の弾力化							
意見・要望等の内容	PSC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	航海日誌の船内措置義務は、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	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置済・措置予定                  措置済                  措置予定             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 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             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置困難             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 その他             </td> </tr> </table> <p>(実施(予定)時期：平成14年12月)</p>				措置済・措置予定 措置済 措置予定	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
措置済・措置予定 措置済 措置予定	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) 改正前の船員法施行規則第11条では航海日誌の外国語による記載を明示していなかったため、行政手続上、内容の真正性を容易に確認することができる日本語のみを取扱っていた。そのため、12月11日、船員法施行規則の一部を改正する省令(平成14年国土交通省令第113号)により、航海日誌の外国語による記載が可能である旨を明示することとした。 記載事項の削減及び書式そのものの変更については、海運業界から具体的な要望を得られなかったため、引き続き、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内容の要否について検討する。								
担当局課室等名	海事局 船員労働環境課							

分野	運輸	意見・要望提出者	(社)日本船主協会 (社)日本経団連	
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	措置済・措置予定	検討中	措置困難	その他
	<p>措置済 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 具体的措置の検討中</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>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。現在、内航貨物船にかかる船員の乗組み体制の見直しを「内航船乗組み制度検討会」において検討しているところである。同検討会においては、ご要望の趣旨も含めて、乗組み基準全般についての検討を行っており、平成15年度中に検討を終える予定である。</p>				
担当局課室等名	<p>海事局安全基準課 海事局海技資格課</p>			

分野	運輸	意見・要望提出者	(社)日本船主協会 (社)日本経団連
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)日本籍船については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が、我が国の法制度に則って、確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施しており、このため、こうした我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制を基礎とした上で、一定の要件を満たす船長が乗組んでいる場合には水先の免除を認めている。</p> <p>一方、外国籍船については強制水先の免除措置がないが、そもそも、外国籍船については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外であり、このため、日本籍船と異なり、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶の運航体制全体での安全確保に制度的保証がない。国際的にも船長の航海実歴による強制水先の免除を認めている例はない。</p> <p>従って、外国籍船に対しては、強制水先を免除することは困難である。</p>			
担当局課室等名	海事局海技資格課		



分野	運輸関係 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	原価主義に基づく料金の妥当性の検証および、荷動きの実態や公共埠頭料金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	外貿埠頭公社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	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: )				
(説明)					
<p>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。</p>					
担当局課室等名	港湾局 管理課				

分野	運輸	意見・要望提出者	(社)リース事業協会	
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	<p>下記に該当する者が所有する航空機は、日本国籍の航空機登録をすることはできないとしている。</p> <p>日本の国籍を有しない人                  外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの                  外国の法令に基いて設立された法人その他の団体                  法人であつて、前三号に掲げる者がその代表者であるもの又はこれらの者がその役員                  の三分の一以上若しくは議決権の三分の一以上を占めるもの</p>			
計画等における記載の状況				
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) わが国が日本国民及び実質的な日本法人の所有する航空機のみを日本航空機とすることとしているのは、日本国民及び実質的な日本法人の所有する航空機に対して、外国の航空機と区別して必要な保護及び監督の措置をとるためであり、国内航空輸送(カボタージュ)の自国への留保を実質的に確保することにもつながっている。 このような要件は諸外国においても同じように定められており、相互主義の観点よりわが国のみが外国籍取締役に係る要件を撤廃することはわが国の航空機権益を確保する観点から不相当である。				
担当局課室等名	航空局監理部総務課 航空機登録担当官			

分野	運輸関係	意見・要望提出者	EU
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"> <li>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、実質的に新滑走路供用に公平なアクセスができなくなることを考慮すべきである。</li> <li>日本の国際空港における発着枠の割当は、透明性があり、公正で公平な発着枠割当制度に従い、IATA ガイドラインに準拠して行われるべきである。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実施すべきである。</li> <li>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。</li> </ul>		
関係法令		共管	なし
制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>我が国の混雑国際空港（成田及び関西）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。</li> <li>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も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。</li> </ul>		
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		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	カナダ 16、18
項目	運航容量の拡大等について		
意見・要望等の内容	二国間協定により、容量、頻度及び目的地並びに運賃の認可制度に関する自由化をさらに推進すべき。		
関係法令		共管	なし
制度の概要	我が国とカナダとの間では、国際航空の容量、頻度及び目的地の内容並びに運賃の二重認可制について、二国間協定で取り決めている。		
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) 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		

分野	運輸関係	意見・要望提出者	カナダ 17
項目	成田空港の発着枠の増加について		
意見・要望等の内容	カナダの航空会社は成田空港での運航容量が限界に達しており、輸送力の増強を図るためにも、カナダに対する成田空港の発着枠を増やすべき。		
関係法令		共管	なし
制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>成田空港は内陸部に位置する大規模空港であり、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も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。</li> </ul>		
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		



分野	運輸	意見・要望提出者	カナダ政府
項目	空港着陸料の改定		
意見・要望等の内容	<p>空港着陸料の料金設定に関しては、公開・透明性を原則とし、国際民間航空機関（ICAO）の勧告に従い、国際会計基準に沿って、提供するサービスの実勢価格に基づいて決める。</p> <p>着陸料の意味ある引下げに関しては、相互に納得する合意を目指し、既存の多角的フォーラムですべての航空会社と交渉を行う。</p>		
関係法令	なし	共管	なし
制度の概要	<p>上記は法的制度の問題ではないが、ICAOの策定したガイドライン（法的拘束力はない）において「料金体系あるいは料金水準の変更が導入される前の、空港利用者との協議の重要性を強調する。」とされていることから、成田空港及び関西空港の着陸料については、これに従って設定が行われている。具体的には、成田空港を管理する新東京国際空港公団及び関西空港を管理する関西国際空港株式会社が、需要予測、収入予測、費用予測をもとに算定した料金を航空会社の団体であるIATA（国際航空運送協会）に提示し、その上で協議を行い合意した料金を国土交通大臣へ届け出た後に適用することとなっている。</p>		
計画等における記載の状況	該当なし		
対応の状況	<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（法的制度の問題ではない）</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>上記で述べたとおり、政府の規制に該当しない。</p> <p>成田空港及び関西空港の着陸料設定過程においては、現にICAO勧告に沿ったオープンかつ透明な方法で、航空会社との交渉を行ってきており、問題はない。これらの空港では料金設定時に航空会社（IATA）に対しその算定理由等の説明を行い、双方が合意する形で料金を設定してきている。</p>			
担当局課室等名	航空局飛行場部新東京国際空港課、航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官		

分野	運輸	意見・要望提出者	カナダ政府
項目	着陸料・使用料の再検討		
意見・要望等の内容	海外の空港より3倍高い成田空港及び関西空港の着陸料や使用料を再検討する。日本で航空会社に課せられる環境コスト、燃料費、税金は世界一高い水準にあります。国土交通省、関西国際空港株式会社、新東京国際空港公団は航空会社が直面している危機を考慮し、この価格構造を再検討する必要があります。		
関係法令	なし	共管	なし
制度の概要	着陸料等の設定自体は空港管理者が行うものであり、直接的に規制の問題というわけではない。具体的には、新東京国際空港公団や関西国際空港株式会社が、滑走路や各種施設の整備運営に要するコストを勘案しつつ、航空会社（IATA）と協議した上で設定している。なお、着陸料や使用料に対する規制としては、届出制度となっており、国は原則としては関与し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	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	(直接的には規制の問題ではない)
	措置予定	具体的措置の検討中	
	(実施(予定)時期: )		
(説明)			
<p>上記で述べたとおり、政府の規制に該当しない。</p> <p>着陸料の設定は空港管理者と航空会社の協議を通じてなされるのが基本であり、我が国としても新東京国際空港公団、関西国際空港株式会社がIATAとの協議を通じて適切な料金が設定されることを期待している。</p> <p>一方、中長期的な観点から、我が国空港の国際競争力を強化することが重要であると認識しており、そのために空港管理者や国が様々な努力を行っているところである。</p> <p>まず、関西空港では着陸料について既に引き下げの努力をしており、2001年4月から210円/tの着陸料を引き下げる(2,300円/t 2,090円/t)とともに、2002年4月から国際線新規就航及び増便の場合、更に50%営業割引を実施している。</p> <p>また、成田空港においても、国際競争力を強化するために2004年4月の民営化を目指しており、法案の作成作業を現在行っている。民営化による経営効率化を通じて、利用者利便が向上されることを期待している。</p>			
担当局課室等名	航空局飛行場部新東京国際空港課、航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官		



分野	運輸	意見・要望提出者	カナダ政府				
項目	成田空港のB滑走路の完全化、羽田空港の4本目の滑走路						
意見・要望等の内容	関東地方では空港の容量が少なく、成田空港のB滑走路は全面滑走が必要な状況です。羽田空港は新たに、第4の滑走路が必要です。						
関係法令	なし	共管	なし				
制度の概要	<p>規制の問題ではない。</p> <p>なお、成田空港の滑走路整備は新東京国際空港公団法により、国が定めた基本計画に従い新東京国際空港公団が行っている。</p> <p>また、羽田空港については、現在滑走路は3本であり、年間27.5万回の発着容量である。国際定期便は就航していない。</p>						
計画等における記載の状況	該当なし						
対応の状況	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; border-right: 1px dashed black; padding-right: 10px;"> <p style="text-align: center;">措置済・措置予定</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center;">措置済</p> <p style="text-align: center;">措置予定</p> </div> <p>(実施(予定)時期： )</p> </td> <td style="width: 25%; padding: 0 10px;"> <p style="text-align: center;">検討中</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center;">措置するか否かを含めて検討中</p> <p style="text-align: center;">具体的措置の検討中</p> </div> </td> <td style="width: 25%; padding: 0 10px;"> <p style="text-align: center;">措置困難</p> </td> <td style="width: 25%; padding: 0 10px;"> <p style="text-align: center;">その他</p> </td> </tr> </table>			<p style="text-align: center;">措置済・措置予定</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center;">措置済</p> <p style="text-align: center;">措置予定</p> </div> <p>(実施(予定)時期： )</p>	<p style="text-align: center;">検討中</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center;">措置するか否かを含めて検討中</p> <p style="text-align: center;">具体的措置の検討中</p> </div>	<p style="text-align: center;">措置困難</p>	<p style="text-align: center;">その他</p>
<p style="text-align: center;">措置済・措置予定</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center;">措置済</p> <p style="text-align: center;">措置予定</p> </div> <p>(実施(予定)時期： )</p>	<p style="text-align: center;">検討中</p> <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p style="text-align: center;">措置するか否かを含めて検討中</p> <p style="text-align: center;">具体的措置の検討中</p> </div>	<p style="text-align: center;">措置困難</p>	<p style="text-align: center;">その他</p>				
<p>(説明)</p> <p>上記 で述べたとおり、政府の規制に該当しない。</p> <p>なお、成田空港の暫定平行滑走路については、現在順調に運用されているが、2180mの滑走路長であり、使用可能機材や航続可能距離等の制約があるため、将来需要への対応が困難であること(暫定平行滑走路のままでは2004年には容量の限界に達することが想定されるところ)から、本来の2,500mの平行滑走路の早期整備が必要不可欠である。このため、引き続き話し合いによる本来の2500mの平行滑走路等の早期整備に向け、最大限の努力を行ってまいりたいと考えている。</p> <p>また、羽田空港については、既にその能力の限界に達しており、再拡張は喫緊の課題であると認識している。このため、再拡張事業の早期着手・早期完成に向け、最大限の努力を行ってまいりたいと考えている。</p>							
担当局課室等名	航空局飛行場部管理課、計画課大都市圏空港計画室及び航空局飛行場部新東京国際空港課						

分野	運輸分野	意見・要望提出者	日本経済団体連合会			
項目	中型飛行機の事業運航基準の見直し					
意見・要望等の内容	米国の場合、運送事業のうち比較的大型のビジネスジェット機等によるチャーター運航に対しては、比較的緩やかな基準となっており、米国の基準に相当する、より柔軟で運航に即したものを別途定めるべきである					
関係法令	航空法、航空法施行規則	共管	なし			
制度の概要	<p>本邦航空運送事業者は、航空法第104条の規定に基づき運航規程を定め、国土交通大臣の認可を受ける必要がある。</p> <p>国土交通省においては、この運航規程を認可するにあたり、航空法施行規則第214条及び通達「運航規程審査要領」等に基づき、飛行機については最大離陸重量5.7t以下のものと更に安全確保が必要となる最大離陸重量5.7tを超えるものに区分し、技術上の基準に適合しているかどうかを審査している。</p>					
計画等における記載の状況	該当なし。					
対応の状況	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置済・措置予定                  措置済                  措置予定                  (実施(予定)時期：             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 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                  )             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置困難                  その他             </td> </tr> </table>			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
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) 航空法令及び運航規程審査要領で定める技術上の基準は、国際民間航空条約附属書に定める国際標準に準拠したものであり、具体的な要望内容を把握した上で、航空機の運航の安全を確保する観点から措置が可能かどうかを個々に検討する必要があると考えている。						
担当局課室等名	航空局技術部運航課、乗員課					

分野	運輸	意見・要望提出者	E U			
項目	航行施設利用料の軽減					
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関（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	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置済・措置予定                  措置済                  措置予定                  （実施（予定）時期：             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 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             </td> <td style="width: 25%; vertical-align: top;">                 措置困難                  その他             </td> </tr> </table>			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
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） 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関（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。 また、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。						
担当局課室等名	航空局管制保安部保安企画課					

分野	運輸	意見・要望提出者	日本経済団体連合会													
項目	ローカル飛行におけるフライトプラン提出義務の緩和															
意見・要望等の内容	<p>(要望内容) ヘリコプターによる農薬散布、機外吊り下げ飛行は業務の特殊性もあり、ローカル飛行である。農林業等形態の合理化に伴い、当該飛行も変化しており、従来の9km範囲を超えた業務が増加している。従って、飛行計画を通報すべき距離を従来の2倍の18kmを超える飛行の場合とするべきである。</p> <p>(要望理由) 有視界飛行方式の飛行計画を通報する主目的は、緊急事態発生の場合の捜索救難を迅速に行うことであり、当該ローカル飛行の監視体制は確立されており、飛行計画を通報する必要はないと考えられる。山岳地等のローカル地域は、飛行計画を通報するための通信手段の確保等、通報に多大な時間とコストを要している。</p>															
関係法令	航空法代97条第2項 航空法施行規則第203条・205条	共管	なし													
制度の概要	航空機は、飛行に先立ち飛行計画を口頭または、文書によって国土交通大臣に通報しなければならない。但し、航空機が飛行場又は場外離着陸場（航空法第79条但し書きの許可に係る場所）を離陸し、当該飛行場又は場外離着陸場を中心として半径9キロメートルの範囲を飛行し、かつ、当該範囲内の飛行場又は場外離着陸場に着陸する場合飛行計画を通報する必要はない。															
計画等における記載の状況	該当なし															
対応の状況	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">措置済・措置予定</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">検討中</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">措置困難</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">その他</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">措置済</td> <td colspan="3" rowspan="2" style="text-align: center;">措置するか否かを含めて検討中</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">措置予定</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">(実施(予定)時期: )</td> </tr> </table> <p>（説明） 要望の趣旨は、半径18kmの範囲内の飛行について、飛行計画の通報義務を免除することを求めるものであるが、9kmの範囲を超えた飛行は、出発地での地上支援者による監視のみでは、緊急事態発生の場合、迅速な対応を実施することができなくなる。さらに、飛行計画を通報せしめる目的として、行政上の取締りに資する目的があり半径18kmの範囲内の飛行となると多様な運航形態が考えられるため、最低安全高度等の規制の違反についても当局として適宜指導する必要があり、飛行計画を承知する必要がある。従って、半径18kmの範囲内の飛行について、飛行計画の通報義務を免除する措置を講じることは適当でないと考えられる。</p>			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	(実施(予定)時期: )			
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																
(実施(予定)時期: )																
担当局課室等名	航空局管制保安部運用課															

分野	運輸関係 船舶航行	意見・要望提出者	石油化学工業協会	
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	国土交通省の対応では、措置するか否かを含めて検討中とあるが、改革実現に向けた対応を是非お願いしたい。			
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)エ 危険物積載船舶の荷役時の船間保安距離の緩和】 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	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>現在、学識経験者、海事関係者を交えた検討会において、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、船間保安距離を短縮した場合の安全性等についての検討を進めているところである。</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 船舶航行	意見・要望提出者	(社)日本経済団体連合会 (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。夜間着棧については、「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）による引火性危険物積載船の荷役許可に際して考慮し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)			
<p>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。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ところである。このような観点から、夜間着棧については、個々のバースにおいて必要な安全防災対策にかかる実施体制を確立していただく必要があると考えている。</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) 環境防災課(03-3591-9819)		

分野	運輸関係 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、夜間の航行が制限されている。</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制限している。</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)エ】東京湾、伊勢湾への夜間入出域制限の見直し</p> <p>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。</p>			
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>平成13年度、学識経験者、海事関係者等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基礎的な検討を実施した。</p> <p>現在、東京湾及び伊勢湾について、新たに地元漁業関係者等の参加を得た各々の委員会を開催しており、当該制限の緩和の可能性について検討中である。</p>				
担当課室等名	海上保安庁警備救難部航行安全課(03-3591-2776)			

分野	運輸関係 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夜間航行の制限の緩和			
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制限している。</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 瀬戸内海における巨大船への航行管制の緩和】 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		
	措置予定	具体的措置の検討中		
	(実施(予定)時期： )			
(説明)				
平成13年度、学識経験者、海事関係者等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基礎的な検討を実施した。				
現在、基礎的な検討結果を踏まえ、瀬戸内海における夜間操業実態等の問題点の整理を行い、今後、地元漁業関係者等を交え当該制限の緩和の可能性についての検討を行う予定である。				
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 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)
<p>(説明)</p> <p>港則法に基づく危険物荷役許可基準では、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。</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 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)
<p>(説明)</p> <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> <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。</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 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）の緊急離棧時の予備日を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
<p>(説明)</p> <p>休日における行政サービスを求める要望は規制緩和と関連があるものとは思料されないが、現状について説明すれば以下のとおり。</p> <p>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、前もってその時間での申請をお願いしたい。さらに、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。</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、 (IT、基準認証)	意見・要望提出者	経済団体連合会、(社)日本船主協会	
項目	輸出入・港湾諸手続の簡素化促進およびワンストップサービスの実現			
意見・要望等の内容	<p>【経団連】2003年度までに、入港から輸入許可に要する時間を最短で24時間以内に短縮するため、各種申請の必要性について根本から再検討を行うこと、現行の申請書類を可能な限り削減して業務改革(BPR)を進めることが重要である。その上で、全ての輸出入・港湾関連手続の統合し、1回の入力・送信で複数の申請を可能とするシングルウィンドウ(ワンインプット)システムを整備すべきである。</p> <p>【船主協会】港湾・輸入手続の電子化を進める作業にあたっては、全ての申請手続きについて、ゼロベースで見直しを行うとともに、関係官公庁によるデータの共有化を可能とするよう関連法制度の整備に努めるべきである。</p>			
関係法令	関税法、出入国管理及び難民認定法、検疫法、食品衛生法、家畜伝染予防法、植物検疫法、外国為替及び外国貿易法、港則法等	共管	法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省	
制度の概要	船舶の入出港にあたっては、上記に示す関係法令の下多種多様な手続が存在しており、類似した手続も存在する。			
計画等における記載の状況	<p>輸出入・港湾関連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【平成15年度の出来るだけ早い時期に運用開始】</p> <p>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・処理を原則とし、そのワンストップ化が極めて重要である。</p> <p>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となっていることである。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年度の出来るだけ早い時期に、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、関係省庁で合意した基本方針(グランドデザイン)に基づき、関係省庁が協力して、検討・調整を進める。</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>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>(実施(予定)時期：輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、平成15年7月中を目標)</p>

(説明)

- (1) 輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、平成15年7月中を目標にこれを実現することとしており、関係府省と連携、協力しつつ、現在、鋭意システム開発作業を進めているところである。
- (2) シングルウィンドウ化により、複数の官庁で共通する手続については同時に送信することが可能となる(入・出港届等)。また、各省庁がそれぞれ求めている手続の申請時においても、既に入力した情報を参照することで、申請書類作成の際、重複入力を回避することが可能となる。
- (3) また、手続の徹底した見直しについては、今後とも、各種手続の必要性を逐次検討し、その見直しが必要なものについては、適宜、措置していくこととしているところである。

なお、港湾統計調査において港湾管理者へ提出が義務付けられている外貿貨物の情報については、NACCデータを活用すべく当省で実証実験を行っているところであり、できるだけ早期に実運用を開始する予定である。

担当局課室等名

政策統括官付政策調整官付、港湾局環境・技術課、海上保安庁航行安全課

分野	危険物・保安	意見・要望提出者	岩屋産業（株）	
項目	L P ガス事業における都市計画法上の開発許可の撤廃			
意見・要望等の内容	L P ガス事業における都市計画法上の開発許可を不要としていただきたい。			
関係法令	都市計画法第 29 条	共管	なし	
制度の概要	開発行為をしようとする者は、あらかじめ、都道府県知事（政令指定都市、中核市、特例市及び地方自治法第 252 条の 17 の 2 に基づく事務処理市町村にあっては当該市町村の長）の許可（開発許可）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	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：）			
<p>（説明）</p> <p>ガス事業法第 2 条第 2 項に規定するガス工作物（一般ガス事業及び簡易ガス事業の用に供するものに限る。）を設置する施設である建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為は、ガス事業法により供給義務、料金の認可または届出等の措置がなされ、土地収用法の収用適格事業にも該当するなど、極めて高い公共性が認められるため許可不要とされているところ。</p> <p>要望理由によれば開発許可基準による道路、空地確保等の措置が必要で実質的に許可取得が不可であるとのことであるが、都市計画法第 33 条の開発許可基準は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空地確保については、予定建築物等の用途が住宅以外のものであり、かつ、その敷地が一である場合等には例外的な取扱いが認められていること（令第 25 条第 6 号ただし書）</li> <li>・ 樹木の保存については開発区域の面積が 1ha 未満の開発行為には適用されず（令第 23 条の 3）、開発行為の目的及び予定建築物の位置等と樹木等の位置とを勘案してやむを得ないと認められる場合は例外的な取扱いが認められていること（令第 28 条の 2 第 1 号ただし書）</li> <li>・ 騒音・振動対策については開発区域の面積が 1ha 未満の開発行為には適用されないこと（令第 23 条の 4）に加え予定建築物等が騒音・振動等による環境の変化をもたらすおそれがある場合にのみ適用されること（令第 28 条の 3）</li> <li>・ 道路整備については、小区間で通行上支障がない場合、開発区域の規模等や開発区域の周辺の土地の利用の態様等、環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上及び事業活動の効率上支障がないと認められる場合には敷地に接する道路の幅員が 4m に緩和されるなど、周辺の状況に応じて一定の配慮がなされていること</li> </ul> <p>とされており、現在、都市計画区域にどの程度の L P ガス事業用の施設が存しているか詳細は把握していないものの、全国で約 2700 か所の充てん所（平成 11 年石油資料 通商産業省等監修）が存していることに鑑みれば、これらの基準によって許可取得が全く不可となってしまうとは考え難い。</p>				
担当局課室等名	国土交通省総合政策局宅地課民間宅地指導室			

分野	危険物・保安	意見・要望提出者	経団連												
項目	燃料電池自動車（水素ガス搭載車）の走行														
意見・要望等の内容	燃料電池自動車の通行について、水底トンネル等通行制限をできる限り緩和されたい														
関係法令	道路法第46条	共管	なし												
制度の概要	道路管理者は、水底トンネル等の構造の保全と交通の危険を防止する観点から、危険物を積載する車両の通行を制限することができる														
計画等における記載の状況	該当なし														
対応の状況	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">措置済・措置予定</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">検討中( 1 )</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">措置困難</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">その他( 2 )</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black; padding: 5px;">措置済</td> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black; padding: 5px;">措置するか否かを含めて検討中</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black; padding: 5px;">措置予定</td> <td style="border-left: 1px dashed black; border-right: 1px dashed black; padding: 5px;">具体的措置の検討中</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>(実施(予定)時期： 年 月)</p>			措置済・措置予定	検討中( 1 )	措置困難	その他( 2 )	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		
措置済・措置予定	検討中( 1 )	措置困難	その他( 2 )												
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														
(説明)															
<p>1 一定数量を超える水素を搭載する完成車両輸送（トレーラー）については、道路法上、水底トンネル等の車両通行が禁止・制限されているが、車両輸送を円滑に実施する観点から、平成15年度中に必要な実験を行いデータを取得し、平成16年度中にその検証・評価を行った上で、安全性の確保を前提として、搭載水素の制限数量を再点検することとしている。</p> <p>2 現在の通行制限は、危険物を積載物として輸送する場合の数量等を規制しているものであり、国土交通大臣の認定を受けた燃料電池自動車が水底トンネル等を通行することは規制の対象外である。</p>															
担当局課室等名	道路局道路交通管理課(03-5253-8482)														

分野	危険物・保安	要望提出者	岩谷産業（株）	
項目	第1種低層住居専用地域及び第1種中高層住居専用地域内におけるLPガス充填所の建築			
要望の内容	第1種低層住居専用地域及び第1種中高層住居専用地域内におけるLPガス充填所の建築を可能とすべきである。			
関係法令	建築基準法第48条、別表第2	共管	なし	
制度の概要	第1種低層住居専用地域及び第1種中高層住居専用地域内においては、LPガス充填所は原則として建築することができない。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応状況・対応方針	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： 年 月)		(結論時期： 年 月)	
(説明)				
<p>第1種低層住居専用地域及び第1種中高層住居専用地域においては、特定行政庁の特例許可を受けることで、LPガス充填所を建築することは可能である。</p> <p>なお、第1種低層住居専用地域は低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため、第1種中高層住居専用地域は中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護するためにそれぞれ指定する地域であるため、第1種低層住居専用地域及び第1種中高層住居専用地域においてLPガス充填所の建築を一律に認めることは適当ではない。</p>				
担当局課室等名	住宅局市街地建築課			



分野	危険物・保安	要望提出者	岩谷産業（株）	
項目	LP ガス事業における建築基準法上の貯蔵制限の撤廃			
要望の内容	第1種住居地域、第2種住居地域及び商業地域におけるLPガスの貯蔵制限の撤廃			
関係法令	建築基準法第48条、別表第二 建築基準法施行令第130条の9	共管	なし	
制度の概要	LPガスの貯蔵量については、建築基準法上、第1種住居地域及び第2種住居地域においては3.5トン、商業地域においては7トンに制限されている。			
計画等における記載の状況	該当なし			
対応状況・対応方針	措置済・措置予定 措置済 措置予定 (実施(予定)時期： 年 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 (結論時期： 年 月)	措置困難	その他
<p>(説明)</p> <p>建築基準法第48条及び別表第2並びに建築基準法施行令第130条の9によりLPガスの貯蔵量は、安全上及び防火上の観点から、第1種住居地域及び第2種住居地域においては3.5トンに、商業地域においては7トンにそれぞれ制限されているが、同法第48条の特例許可を受けることで、当該貯蔵量を超える建築物を建築することは可能である。</p>				
担当局課室等名	住宅局市街地建築課			