

## 11 運輸

### 【問題意識】

人やモノの輸送に係るサービスを提供する「運輸」分野は、国民生活の基盤をなす極めて重要な分野であり、その一層の活性化を図るための諸条件を整備し、より低廉なコストでより良質なサービスを提供することは、我が国の経済社会の発展にとって極めて重要である。

このような認識に基づき、運輸分野においては、近年、規制改革に向けての着実な取組が行われ、成果を上げてきたところである。例えば、需給調整規制の撤廃による免許制から許可制への移行、運賃・料金の認可制から届出制への移行に加え、昨年提言した「規制改革の推進に関する第2次答申」を踏まえた各種措置は、国民経済の活性化という観点から極めて重要な意義を有するものであると考える。

しかしながら、運輸分野における規制改革は、今後も、引き続き着実に推進されなければならない。取り分け、引き続き厳しい昨今の我が国の経済情勢にかんがみれば、その活性化のための諸改革への取組がかつてないほどの重要性を持つに至っていると言える。このような状況にあっては、不断の検証・検討を加え、必要な規制改革を速やかに実施していくことが重要である。

以上のような認識に基づき、以下の事項を具体的施策として提言する。

### 【具体的施策】

- 1 港湾運送事業に係る規制の見直し【平成 15 年度中に結論、平成 16 年度中に法案提出】  
主要 9 港以外の地方港については、需給規制を廃止し免許制を許可制にするとともに、運賃・料金の認可制を事前届出制とする規制緩和について、平成 15 年度中に所定の結論を得て、平成 16 年度中に所要の法案を国会に提出すべきである。
- 2 内航海運業に係る参入規制【平成 15 年度中に結論、以降速やかに措置】  
内航海運業については、その活性化を図るため、事業全般にわたる民間活力の一層の発揮が可能となるよう、競争的な市場環境の整備を図ることが必要である。このため、参入規制を許可制から登録制とし、事業区分を廃止すべきである。
- 3 船員職業紹介事業等に係る規制の見直し【平成 15 年度中に結論、以降速やかに措置】  
現在、船員に関する労務供給事業を行うことは、労働組合を除き禁止されているが、一定の要件を満たす者が許可を受けて有料で船員派遣事業を行うことを認めるべきで

ある。

#### 4 強制水先の必要な船舶の範囲の見直し【平成 16 年度中に結論・実施】

現在、船長の航海実歴による強制水先の免除の対象となる船舶については、日本船籍に限られているが、ヨーロッパにおける制度も十分参考にして、外国籍船に対しても船長が同等の知識・能力を有する場合には強制水先の免除を認めるべきである。

#### 5 タクシー事業に係る見直し

##### (1) 緊急調整措置の見直し【平成 16 年度中に措置】

タクシー事業については、平成 14 年 2 月に需給調整規制が廃止されたが、同時に一定の条件の下で新規参入及び増車を停止する緊急調整措置が設けられた。これに関連し、当初は 140 箇所が特別監視地域に指定されたところであるが、該当地域は昨年度 212 箇所、今年度 254 箇所と増加したことに加え、昨年度緊急調整地域に指定された沖縄本島については、状況に改善がみられず、本年度も継続指定されたところである。

特別監視地域がその制度創設以来増加を続けている原因には、その指定要件のうちの実車率の低下率が過去 5 年間平均対比で「流し地域」では 10%以上であるのに、「非流し地域（流し比率の著しく低い地域）」では 2%以上と著しく低く設定されていること、実車率及び日車営収のいずれもが指定時より改善していなければ指定が解除できないこととされており、解除の要件が改めて新規に指定する場合と比較して厳格に設定されていること等がある。

こうした状況を踏まえ、緊急調整措置の発動を厳に必要性があるケースに限定するのはもとよりであるが、特別監視地域についてはその解除要件を見直し、毎年度新規に指定する方式に改めること、指定要件における「非流し地域」の特例的な取扱いを見直し、実車率要件を「流し地域」と同一とすること又は大幅に引き上げること等の措置を講ずることにより、真に重点監視が必要とされる地域に限り特別監視地域として指定することが可能になるよう、要件の見直しに早期に着手し、措置するべきである。

##### (2) タクシーの運賃・料金の多様化を実現するための環境整備【平成 16 年度の早期に実施】

タクシーの運賃・料金については、平成 14 年 2 月の改正道路運送法の施行後、多様化が進んでいる状況にあるものの、地域により多様化の状況にはばらつきが生じている状況にある。

運賃・料金の設定は、経営判断の根幹をなす事項であり、意欲のある事業者の創意

工夫により更に多彩な運賃・料金の設定がなされることがタクシー事業の活性化、ひいては利用者利便の向上につながるという基本的認識の下、タクシー事業者と利用者との間において機動的かつ柔軟な運賃・料金の設定が可能となるようにすること等を含め、運賃・料金の更なる多様化を実現するよう、現行の運賃制度を見直すべきである。

また、タクシー事業の機動的な事業運営を実施していく上で、運賃を始めとする許認可手続を迅速に行う必要があり、標準処理期間を現行の2分の1を目途として、大幅な短縮を行うべきである。

### (3) 駅構内への入構【平成16年度中に結論】

いわゆる駅構内は、タクシーのみならず、バス、LRTなど各種の交通機関が乗り入れる空間であり、交通の結節点としての機能を有しており、利用者のシームレスな乗継ぎを確保するために、総合的な観点から乗継円滑化の措置を講ずることが求められている。

しかしながら、駅構内については、その管理形態や利用形態も様々であり、その運用次第では利用者の円滑な乗り継ぎに支障を与えるおそれがあるほか、交通事業の新規参入に際しての実質的な障壁ともなるおそれがある。また、一方で、近年では、特に大都市圏の駅において客待ちタクシーの列が渋滞等を引き起こす例も生じている。

このため、公共交通機関相互の乗り継ぎの円滑化という観点や交通事業における新規参入に当たっての実質的な障壁の解消という観点から、平成16年度中に駅構内の管理・利用形態について実態調査を行い、上述した諸点を解消するための具体的措置について結論を得るべきである。

## 6 車高規制及び積載要件(車両総重量)の見直し【平成15年度検討・措置】

現在、道路を走行する車両に係る車高規制については、車両制限令(昭和36年政令第265号)及び道路交通法(昭和35年法律第105号)(施行令)により3.8mとされているが、高さ4.1mのISO規格背高海上コンテナ積載車両等については許可を得て通行が可能となっている。また、重量規制については、車両制限令及び道路運送車両の保安基準により、車両の長さ及び軸距に応じ連結車両総重量最大36トンまでとされているが、総重量44トンのISO規格40フィートフル積載海上コンテナ積載車両等については、許可を得て通行が可能となっている。

物流効率化の観点からは、道路の構造や交通の安全に悪影響を与えずに通行可能なルートについては、当該コンテナ積載車両以外の車高3.8mを超える車両、総重量36トンを超える車両についても通行を認めることが望ましい。

このうち、重量規制については、当会議の第2次答申における指摘を受け、平成15

年10月より、一定条件下において44トンまでの通行を許可するための措置がなされたところであるが、車高規制の在り方についても、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効率化を図るための措置について、速やかに検討すべきである。

7 高速道路における自動二輪車二人乗りに関する規制【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に関する規制の取扱いについては、交通事故分析、諸外国の調査、運転特性、構造面での安全性に関する調査結果及び国民の意見等を踏まえながら規制の可否の検討を終え、本年度中のできる限り早期に、条件を満たしたものについてはこれを認める方向で検討し、結論を得るべきである。

8 オートマチック二輪車限定免許の導入【平成15年度中に結論、平成16年度中に府令改正】

オートマチック二輪車に限定した運転免許を導入することについては、当該免許の導入が道路交通の安全に与える影響等について全国の見地から検討を行い、早期に結論を得て、交通安全上必要な府令の改正を実施すべきである。