

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200064	特殊車両通行許可手続の簡素化及び手数料の見直し	車両制限令第16条 車両の通行の許可の手続等を定める省令第6条 車両の通行の制限について(昭和53年12月1日道路局長通達) 特殊な車両の通行の許可に関する具体的処理について(昭和53年12月1日道路交通管理課長通達)	特殊車両通行許可申請の際には、申請書に付属書類を添付することが必要。 許可の期間は、最長1年間。また、許可に係る協議手数料は、1件につき1,500円	a,b,c		特殊車両通行許可手続の簡素化は、電子申請の導入と合わせて平成15年度中に実現することとしている。 また、手数料は、道路管理者間協議に必要な経費として徴収しているものであるが、その見直しの可否を判断するため、道路管理者間協議に要した時間・費用の実態と、現在の手数料計算方法と道路管理者間協議の実態について調査を行っており、調査の結果を踏まえ、見直し可能な場合には、できるだけ速やかに実施できるよう取組んで参りたい。 なお、許可の期間については、工事の実施等により道路の状況が変化することを考慮すると、本来は当該車両の通行の都度とすべきものであるが、特殊車両を通行させる者の負担軽減を図る観点から、1年を上限として一定の期間について包括して許可しているものであり、例えば、道路情報便覧に収録されている道路に限っても、工事等に伴う規制により特殊車両等が通行できない区間が平成14年度には72箇所であったものが、平成15年度には89箇所に増加し、また、工事による規制箇所における特殊車両に関する事故が毎年(平成13～15年度に直轄国道だけでも4件)発生している状況を踏まえると、許可期間を延長すると最新の道路の状況に応じた許可を行うことが更に困難となるため、慎重な対応が必要。		手数料については、6月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答と同様であるが、その後引き続き要望もあることから、平成16年度中に実施することの可否について再検討され、実施までのスケジュールを具体的に示されたい。 許可の期間については、道路工事に伴う規制の実態及び規制箇所における事故の発生を根拠に対応不可とされているが、これをもって一律に1年を上限とする根拠が必ずしも明確とはいえない。また、工事に関する情報を周知することによりご回答のような懸念は払拭できると考えられる。したがって、場合や条件を限定した許可期間の一部延長を含め、見直しの可否について検討し、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	a,b,c	手数料については、実態調査を行い必要なデータを収集したことを受けて、現在、データの分析等を行っており、今年度末に電子申請を導入することによる影響も踏まえ、6月に実施された「規制改革集中受付期間」に係る回答のとおり、今年度中に見直しの可否を判断することとしている。 許可の期間については、工事の実施等により道路の状況等が変化することを考慮し、制度創設当初は当該車両の通行の都度許可を行っていたが、特殊車両を通行させる者の負担軽減を図る観点から期間延長に努めた結果、現在は1年を上限としている。 一方、特殊車両の5割以上は無許可で走行しており、更なる許可期間の延長については慎重な対応が必要。 本年度末より、電子申請システムを導入し、全国の申請状況を一元的に把握することが可能となることから、その後の申請状況、走行実態等を踏まえ、許可期間の更なる延長について検討。 なお、許可申請率が向上する等、制度の適切な運用が図られれば、許可期間の更なる延長を行うことも可能。	5111038	社団法人日本自動車工業会	11	
z1200065	車長規制の緩和	車両制限令第3条第1項第4号、第3項 バン型等の連結車に係る特殊車両通行許可の取扱いについて(平成6年9月8日建設省道路局道路交通管理課長通知)	セミトレーラ連結車の車長の一般的制限値は、高速自動車国道では16.5メートル、その他の道路では12メートル。 分割可能貨物を積載するセミトレーラ連結車の車長の許可限度は、積載物が車両投影面からはみ出さない範囲内で17メートル。	a,c		道路は、一定の諸元の車両(道路構造令に定める設計車両)を想定して、この車両が安全かつ円滑に通行できるよう設計されており、設計車両の長さは12m。これを超える車両が通行するためには、高速道路等を除く多くの道路で既存の交差点や屈曲部の改築を行う必要があり、この改築には多額の費用が必要であるとともに、工事に伴う通行規制が必要であることを考慮すると、車長の一般的制限値を引き上げることは困難。 一方、分割可能貨物を積載するバン型等の連結車に係る車長の許可限度については、積載物の長さが車体の前後からはみ出さず場合であっても、積載物が落下等しないよう確実に固縛等されていることを条件として、許可限度値(セミトレーラ連結車にあっては17メートル、フルトレーラ連結車にあっては19メートル)まで特殊車両通行許可の対象とする。なお、高速自動車国道を通行するセミトレーラ等連結車については、一般的制限値の特例の範囲内であれば、積載物の前後へのはみ出しについては制限していない。		分割可能貨物を積載するバン型等の連結車に係る車長の許可限度の見直しについて、実施時期を明確化されたい。	a,c	今年度内を目途として速やかに実施することとしている。	5111039	社団法人日本自動車工業会	11	
z1200065	車長規制の緩和	車両制限令第3条第1項第4号、第3項 バン型等の連結車に係る特殊車両通行許可の取扱いについて(平成6年9月8日建設省道路局道路交通管理課長通知)	セミトレーラ連結車の車長の一般的制限値は、高速自動車国道では16.5メートル、その他の道路では12メートル。 分割可能貨物を積載するセミトレーラ連結車の車長の許可限度は、積載物が車両投影面からはみ出さない範囲内で17メートル。	a,c		道路は、一定の諸元の車両(道路構造令に定める設計車両)を想定して、この車両が安全かつ円滑に通行できるよう設計されており、設計車両の長さは12m。これを超える車両が通行するためには、高速道路等を除く多くの道路で既存の交差点や屈曲部の改築を行う必要があり、この改築には多額の費用が必要であるとともに、工事に伴う通行規制が必要であることを考慮すると、車長の一般的制限値を引き上げることは困難。 一方、分割可能貨物を積載するバン型等の連結車に係る車長の許可限度については、積載物の長さが車体の前後からはみ出さず場合であっても、積載物が落下等しないよう確実に固縛等されていることを条件として、許可限度値(セミトレーラ連結車にあっては17メートル、フルトレーラ連結車にあっては19メートル)まで特殊車両通行許可の対象とする。なお、高速自動車国道を通行するセミトレーラ等連結車については、一般的制限値の特例の範囲内であれば、積載物の前後へのはみ出しについては制限していない。		分割可能貨物を積載するバン型等の連結車に係る車長の許可限度の見直しについて、実施時期を明確化されたい。	a,c	今年度内を目途として速やかに実施することとしている。	5111040	社団法人日本自動車工業会	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200064	特殊車両通行許可手続の簡素化及び手数料の見直し	5111	5111038	社団法人日本自動車工業会	11	特殊車両通行許可申請における手数料設定の見直し		1経路単位で手数料を設定しただけでないでしようか。 例 300円 / 経路 ・更新(継続)申請の場合は、通行経路数に関係なく一律とし最低手数料である1,500円程度に留め置きをお願い致します。	現行手数料は5経路を1バックとして、1~5経路 = 1,500円、6~10経路 = 3,000円と定められている。	更新(継続)申請も、新規と変わらない手数料である……手数料(工数)に応じた手数料になっていない。	道路法第47条の2第二項 車両制限令第16条	国土交通省	
z1200065	車長規制の緩和	5111	5111039	社団法人日本自動車工業会	11	特殊車両通行許可制度における長さの緩和		車両制限令第3条で定められている長さの制限値を「セミトレーラー」については連結長12mから17mに数値の見直しをお願いしたい。	セミトレーラーのうち、連結長が12mを超えるものについては、17mを限度として車両の長さに対する特殊車両通行許可の申請が必要である。	車両の長さに関する制限値は、昭和36年にさだめられて以来改定されていない現状がある。 昨今の物流・道路事情に鑑みれば、12m超17m未満のセミトレーラーでの運行は、申請手続きを要するほどの「特殊」とはいえないと考える。	道路法第47条第2項 車両制限令第3条	国土交通省	重点要望項目
z1200065	車長規制の緩和	5111	5111040	社団法人日本自動車工業会	11	車両運搬用セミトレーラの長さ制限における積荷のオーバーハング規制の緩和		車両運搬用セミトレーラの長さ制限において、積荷のオーバーハングを1m以内まで認めていただきたい。車両の構造上、トレーラ最後端に車軸が有り、車両自体のオーバーハングはほとんど無いため、危険性はないと考えられる。また、トラクター上に車両を搭載するタイプは前方に50センチほどはみ出す。が、同様に危険性はない。 【改善効果】 輸送効率が向上し、配置車両数を削減できる。 車両数の削減効果として、排出ガス削減及び渋滞緩和につながる。	現行の車両制限令では、全長12メートル以上の車両は特殊車両通行許可を申請し許可を受ければ運行させることができるが、積荷が車体前後からはみ出さないことが許可の条件となっている。これは高速自動車道のセミトレーラ特認(制限値16.5m)でも同様である。	車両運搬用トレーラの構造上、積載能力どおりの台数の製品自動車(積込むと製品自動車の車体前部または後部が約1m程オーバーハングしてしまう)のため、台落ち(積荷を1台減らす)させるか又は小型の製品自動車を混載させなくてはならず、輸送効率向上の障害となっている。	道路交通法施行令第22条、車両制限令 第三条第3項	国土交通省	重点要望項目

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200066	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	道路運送車両法第7条、第12条、第13条、第15条、第59条、第62条、第97条の2第1項 地方税法第699条の11 地方税法第151条、第151条の2、第152条 自動車重量税法第8条、第10条、第10条の2 自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条、第5条、第6条、第7条、第13条 自動車損害賠償保障法第9条 道路運送車両法第22条及び平成13年11月6日付け国自管61号通達 登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付申請者等に対する本人確認の実施について、	自動車保有関係手続は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等の他、市役所等、警察署、都道府県税事務所等、それぞれの行政機関に出向いて手続を行う必要がある。	b		e- Japar重点計画において、平成17年にはシステム稼働開始を目指すこととされており、平成17年のシステム稼働に向けて、関係行政機関及び関係民間団体と調整を行っているところであり、現在、自動車保有関係手続のワンストップサービスのシステム構築を進めている。そのため、道路運送車両法等の関係法律について、自動車保有関係手続を電子情報処理組織を使用して行うための所要の見直しについて検討し、次期通常国会に法案を提出する。		各省庁からの本件回答によれば、次期通常国会への法案提出、17年度を目標にシステム稼働とされているが、16年度中に稼働させることの可否について検討され、示された。	a	自動車保有関係手続のワンストップサービスシステムは、基幹システム(インターフェイスシステム)を中心に、行政機関や民間団体等の多岐に亘るシステムが接続することによって、自動車の保有関係手続を電子的に行うことができることとなるシステムである。 そのため、多くの行政機関や民間団体等が既存システムの改修や新たにシステムを構築する必要があるとともに、これらシステムの安定性を損なうことなく稼働するためには十分な試験期間が必要となるため、16年度中の実施は不可能であり、e- Japar重点計画において予定されているとおり、17年のシステム稼働を目指して準備しているところである。	5021207	社団法人日本経済団体連合会	11	
z1200066	(上記の続き) 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等											5021207	社団法人日本経済団体連合会	12
z1200066	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	道路運送車両法第7条、第12条、第13条、第15条、第59条、第62条、第97条の2第1項 地方税法第699条の11 地方税法第151条、第151条の2、第152条 自動車重量税法第8条、第10条、第10条の2 自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条、第5条、第6条、第7条、第13条 自動車損害賠償保障法第9条 道路運送車両法第22条及び平成13年11月6日付け国自管61号通達 登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付申請者等に対する本人確認の実施について、	自動車保有関係手続は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等の他、市役所等、警察署、都道府県税事務所等、それぞれの行政機関に出向いて手続を行う必要がある。	b		e- Japar重点計画において、平成17年にはシステム稼働開始を目指すこととされており、平成17年のシステム稼働に向けて、関係行政機関及び関係民間団体と調整を行っているところであり、現在、自動車保有関係手続のワンストップサービスのシステム構築を進めている。そのため、道路運送車両法等の関係法律について、自動車保有関係手続を電子情報処理組織を使用して行うための所要の見直しについて検討し、次期通常国会に法案を提出する。		各省庁からの本件回答によれば、次期通常国会への法案提出、17年度を目標にシステム稼働とされているが、16年度中に稼働させることの可否について検討され、示された。	a	自動車保有関係手続のワンストップサービスシステムは、基幹システム(インターフェイスシステム)を中心に、行政機関や民間団体等の多岐に亘るシステムが接続することによって、自動車の保有関係手続を電子的に行うことができることとなるシステムである。 そのため、多くの行政機関や民間団体等が既存システムの改修や新たにシステムを構築する必要があるとともに、これらシステムの安定性を損なうことなく稼働するためには十分な試験期間が必要となるため、16年度中の実施は不可能であり、e- Japar重点計画において予定されているとおり、17年のシステム稼働を目指して準備しているところである。	5085017	オリックス株式会社	11	
z1200066	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	道路運送車両法第7条、第12条、第13条、第15条、第59条、第62条、第97条の2第1項 地方税法第699条の11 地方税法第151条、第151条の2、第152条 自動車重量税法第8条、第10条、第10条の2 自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条、第5条、第6条、第7条、第13条 自動車損害賠償保障法第9条 道路運送車両法第22条及び平成13年11月6日付け国自管61号通達 登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付申請者等に対する本人確認の実施について、	自動車保有関係手続は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等の他、市役所等、警察署、都道府県税事務所等、それぞれの行政機関に出向いて手続を行う必要がある。	b		e- Japar重点計画において、平成17年にはシステム稼働開始を目指すこととされており、平成17年のシステム稼働に向けて、関係行政機関及び関係民間団体と調整を行っているところであり、現在、自動車保有関係手続のワンストップサービスのシステム構築を進めている。そのため、道路運送車両法等の関係法律について、自動車保有関係手続を電子情報処理組織を使用して行うための所要の見直しについて検討し、次期通常国会に法案を提出する。		各省庁からの本件回答によれば、次期通常国会への法案提出、17年度を目標にシステム稼働とされているが、16年度中に稼働させることの可否について検討され、示された。	a	自動車保有関係手続のワンストップサービスシステムは、基幹システム(インターフェイスシステム)を中心に、行政機関や民間団体等の多岐に亘るシステムが接続することによって、自動車の保有関係手続を電子的に行うことができることとなるシステムである。 そのため、多くの行政機関や民間団体等が既存システムの改修や新たにシステムを構築する必要があるとともに、これらシステムの安定性を損なうことなく稼働するためには十分な試験期間が必要となるため、16年度中の実施は不可能であり、e- Japar重点計画において予定されているとおり、17年のシステム稼働を目指して準備しているところである。	5086017	社団法人リース事業協会	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200066	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	5021	5021207	社団法人日本経済団体連合会	11	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等		<p>1.自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる行政手続(検査・登録～国、車庫証明・納税～地方、自賠責保険確認～国)等の電子化は、規制改革推進3ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年度中目途に一部地方公共団体で試験運用)となっているが、これを実現するため、下記の事項を含め早急に検討・具体化するべきである。</p> <p>(1)検査・登録等諸手続 自動車の検査・登録手続等の電子化 軽自動車の検査・届出手続等の電子化 納税証明書の添付に代わる電子化の検討 抹消・移転登録手続の電子化</p> <p>(2)自動車取得税の納付手続 納付手続の電子化</p> <p>(3)自動車税 軽自動車税納付及び還付手続 納付及び還付手続の電子化 電子化に向けた納付及び還付手続の合理化</p> <p>納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換</p>		<p>手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界(自動車リース業界も含む)が多大な事務負担を強いられている。これらの事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があるが、電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないように配慮することが重要である。</p>	<p>道路運送車両法、自動車登録令、関係省令 自動車の保管場所の確保等に関する法律、関係省令 自動車重量税法、関係省令 自動車損害賠償保障法、関係省令 地方税法、関係省令 地方自治体条例等</p>	<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省</p>	<p>自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる行政手続は、それぞれ所管官庁が異なり、手続申請窓口が陸運支局、警察署、都道府県税事務所、その他に分かれている。このため、申請内容は多くの項目で重複し、申請に必要な添付書類も多くその発行機関が国・地方に跨っている。</p>
z1200066	(上記の続き) 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	5021	5021207	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等		<p>(上記の続き)</p> <p>(4)重量税納付手続等 納付手続等の電子化</p> <p>(5)保管場所証明申請手続 申請手続の電子化及び電子化に向けた申請手続の全国統一化 電子化に向けた添付書類の簡素化等</p> <p>(6)自賠責保険付保 付保手続の電子化及び電子化に向けた手続の合理化</p> <p>(7)所有者に対する所有自動車に係る登録事項等の電子的開示</p> <p>2.なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うべきである。</p>			<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省</p>		
z1200066	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	5085	5085017	オリックス株式会社	11	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等		<p>自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録～国、車庫証明・納税～地方、自賠責保険確認～国)等の電子化は、規制改革推進3ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年度中目途に一部地方公共団体で試験運用)となっているが、これを実現するため、添付資料記載の事項を含め早急に検討・具体化していくこと。なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うこと。</p>	<p>電子化により、申請項目の共通化・統一化と申請に必要な添付書類の削減化ができれば、自動車関連業界の生産・販売・流通に係わる申請及び手続代行コストは大幅に軽減され、その軽減分を直接部門へ投入することで新たな自動車リース市場の開拓が促進され、経済活性化に資する。</p>	<p>手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界(自動車リース業界も含む)に多大な負担を強いっている。また、リース会社の税の申告・納付事務等は膨大であり、これらの事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があると考えられる。電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないように配慮する必要がある。</p>	<p>道路運送車両法、自動車登録令、自動車の保管場所の確保等に関する法律、自動車重量税法、自動車損害賠償保障法、地方税法、地方自治体条例等</p>	<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省</p>	<p><添付資料> 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続等の電子化に際しての検討事項</p>
z1200066	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等	5086	5086017	社団法人リース事業協会	11	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等		<p>自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録～国、車庫証明・納税～地方、自賠責保険確認～国)等の電子化は、規制改革推進3ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年度中目途に一部地方公共団体で試験運用)となっているが、これを実現するため、添付資料記載の事項を含め早急に検討・具体化していくこと。なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うこと。</p>	<p>電子化により、申請項目の共通化・統一化と申請に必要な添付書類の削減化ができれば、自動車関連業界の生産・販売・流通に係わる申請及び手続代行コストは大幅に軽減され、その軽減分を直接部門へ投入することで新たな自動車リース市場の開拓が促進され、経済活性化に資する。</p>	<p>手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界(自動車リース業界も含む)に多大な負担を強いっている。また、リース会社の税の申告・納付事務等は膨大であり、これらの事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があると考えられる。電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないように配慮する必要がある。</p>	<p>道路運送車両法、自動車登録令、自動車の保管場所の確保等に関する法律、自動車重量税法、自動車損害賠償保障法、地方税法、地方自治体条例等</p>	<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省</p>	<p><添付資料> 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続等の電子化に際しての検討事項</p>

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200067	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等	道路運送車両法第22条 国土交通省自動車交通局技術安全部 平成13年11月6日付通達名称：登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について」	登録事項等証明書は、何人も、国土交通大臣に対し、その書面での交付を請求できることとされている。 なお、自動車盗難防止等の観点から、平成13年12月3日から、全国の陸運支局及び自動車検査登録事務所において、登録事項等証明書の交付請求者及び自動車検査証の再交付申請者等に対して、運転免許証の提示を求める等により、本人確認を実施することとした。	b		登録事項等証明書に関する手続きの電子化については、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から、その方法、範囲について、自動車保有関係手続きのワンストップサービスの運用開始に間に合うように検討する。		本件についての実施時期(関連法案の提出時期)を明確化されたい。	b		自動車登録事項等証明書の電子化については、当該証明書内容に個人情報が含まれていることから、プライバシーの保護をどのように確保するのか、また、情報利用者のニーズにどう応えていく等の問題について慎重に検討をする必要があると考えており、法改正の必要性も含め、16年度中を目標に検討結果をとりまとめる。	5021165	社団法人日本経済団体連合会	11
z1200067	(上記の続き) 自動車登録事項等の請求・交付の電子化等											5021165	社団法人日本経済団体連合会	12
z1200067	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等	道路運送車両法第22条 国土交通省自動車交通局技術安全部 平成13年11月6日付通達名称：登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について」	登録事項等証明書は、何人も、国土交通大臣に対し、その書面での交付を請求できることとされている。 なお、自動車盗難防止等の観点から、平成13年12月3日から、全国の陸運支局及び自動車検査登録事務所において、登録事項等証明書の交付請求者及び自動車検査証の再交付申請者等に対して、運転免許証の提示を求める等により、本人確認を実施することとした。	b		登録事項等証明書に関する手続きの電子化については、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から、その方法、範囲について、自動車保有関係手続きのワンストップサービスの運用開始に間に合うように検討する。		本件についての実施時期(関連法案の提出時期)を明確化されたい。	b		自動車登録事項等証明書の電子化については、当該証明書内容に個人情報が含まれていることから、プライバシーの保護をどのように確保するのか、また、情報利用者のニーズにどう応えていく等の問題について慎重に検討をする必要があると考えており、法改正の必要性も含め、16年度中を目標に検討結果をとりまとめる。	5033036	社団法人日本損害保険協会	11
z1200068	関係会社間の有償貸渡しの自由化	道路運送法第80条第2項	道路運送法第80条第2項の規定により、家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸渡ししてはならないこととされている。	c		レンタカー事業者から有償で車両の貸渡しを受けた法人が当該車両を関係法人に貸渡す場合に、それが反復・継続して業として有償で行われている場合には、道路運送法第80条第2項の許可を不要とすべき特段の事情は見出せず、当該許可を不要とすることは同項の規定を設けた趣旨を没却することとなるため認められないが、業として有償で行われていると認められないのであれば、当然のことながら許可は不要である。		要望内容は、業界再編に伴い法人の支店が分社化した場合の新たな許可手続を、コスト削減の観点から不要とすることを要望している。したがって、このような場合に限定し、さらに一定の条件を付したうえで措置の可能性について検討し、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	c	業界再編に伴い法人の支店が分社化した場合か否かは道路運送法の許可の判断にあたって考慮すべき事項ではなく個々の事案ごとに判断されるべきであるが、業として有償で行われているとは認められない場合もあると考えられ、その場合は、現行でも道路運送法の許可は不要である。	5085021	オリックス株式会社	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200067	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等	5021	5021165	社団法人日本経済団体連合会	11	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等		自動車登録事項等証明書の電子的手段による請求 交付および照会を可能とすべきである。 保険加入等の手続として車両登録の確認が必要とされる場合に、電子認証制度等を利用する保険会社等が、契約者(車両所有者)名、登録番号または車体番号で照会を行い確認することで、契約者本人による自動車登録事項等証明書の取得に代える。		自動車保険の新規契約、車両入替異動処理等においては、通常、当該車両の登録確認が必要とされている。そのために必要な自動車登録事項等証明書の交付を請求するには、陸運支局の窓口に向かなければならず、交付請求者にとって負担となっている。また、契約者本人が取得に行く場合、窓口への出頭手間取りがちであるため、保険会社における手続処理が遅延し、契約・異動の発効までに時間を要するケースも生じている。 電子認証制度を利用する請求者、もしくは、あらかじめ登録する請求者による自動車登録事項等証明書の電子的手段による請求・交付を可能とするとともに、契約者(車両所有者)名、登録番号または車体番号について電子認証制度を利用する保険会社から陸運支局にオンラインで照会することで登録の確認に代えられれば、証明書取得に係る負担の軽減とともに迅速な契約が可能となり、保険サービスの向上に繋がると考えられる。	道路運送車両法第22条 登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について(平成13年11月6日 国土交通省自動車交通局技術安全部通達)	国土交通省	何人も、登録事項その他の自動車登録ファイルに記載されている事項を証明した書面の交付を請求することができる。 他方、自動車盗難防止等の観点から、全国の陸運支局において登録事項等証明書の交付請求者に対し、運転免許証の提示を求める等の方法により、本人確認が実施されている。
z1200067	(上記の続き) 自動車登録事項等の請求・交付の電子化等	5021	5021165	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 自動車登録事項等の請求・交付の電子化等				(上記の続き) なお、「電子政府構築計画(案)」に対する意見及びそれに対する考え方(平成15年7月17日各府省情報化統括責任者(CIO)連絡会議第4回会合資料)および「全国規模での規制改革要望」に対する各省庁からの回答について(平成15年7月28日総合規制改革会議)では、自動車保有関係手続きのワンストップサービスの運用開始に間に合うように、上記の要望を踏まえ、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討する旨明記されたところであり、早期実現を期待する。		国土交通省	
z1200067	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等	5033	5033036	社団法人日本損害保険協会	11	自動車登録事項等証明書の電子的確認		1.自動車登録事項等証明書の電子交付・照会 2.1が前提となるが、保険会社の手続きとして車両登録の有無確認が必要な場合、電子証明書を持つ保険会社が、契約者名(車両所有者)登録番号又は車体番号で照会を行い、存在を確認することで書類の取付に代える。	契約・異動等の手続き処理の迅速化・正確化。	新規契約、車両入替異動処理など当該車両の登録確認が必要な場合、書類の取付でお客さまに負担が生じると共に取付に手間取り契約・異動の発効までに時間を要するケースが生じている。行政手続きの電子化に合わせ、保険会社と陸運支局をWebで繋ぎ、保険会社からの契約者名(車両所有者)登録番号又は車体番号による照会で登録の確認に代えられれば、お客さま負担の軽減と共に迅速な契約発効が可能となり、お客さまサービスの向上に繋がると考えられる。	国土交通省自動車交通局技術安全部 平成13年11月6日付通達名称：登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について 趣旨：平成13年12月3日から、全国の陸運支局及び自動車検査登録事務所において、登録事項等証明書の交付請求者及び自動車検査証の再交付申請者等に対して、運転免許証の提示を求める等により、本人確認を実施することとした。	国土交通省	
z1200068	関係会社間の有償貸渡しの自由化	5085	5085021	オリックス株式会社	11	関係会社間の有償貸渡しの自由化		レンタカー事業者が法人に有償貸渡しを行なった車両について、当該法人が関係法人に有償で貸渡しを行なう場合には、当該法人から関係法人への有償貸渡しについては道路運送法第80条第2項の規定により運輸大臣の許可を要する業として有償貸渡しには該当しないこととすることを要望する。		業界再編の中で大口法人顧客が合併、統合した上で、さらに分社化するという過程において、車両総量の制限によるコストダウンが強く求められている。現行は法人の支店が分社化した場合に車両を業務に使用し続けるためには、分社化した会社が別途、レンタカー会社(リース会社)と有償貸渡しの契約を結ばざるを得ず、手続き面、コスト面から非効率である。	道路運送法第80条	国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200068	関係会社間の有償貸渡しの自由化	道路運送法第80条第2項	道路運送法第80条第2項の規定により、自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸渡ししてはならないこととされている。	c		レンタカー事業者から有償で車両の貸渡しを受けた法人が当該車両を関係法人に貸渡す場合に、それが反復・継続して業として有償で行われている場合には、道路運送法第80条第2項の許可を不要とすべき特段の事情は見出せず、当該許可を不要とすることは同項の規定を設けた趣旨を没却することとなるため認められないが、業として有償で行われていると認められないのであれば、当然のことながら許可は不要である。		要望内容は、業界再編に伴い法人の支店が分社化した場合の新たな許可手続を、コスト削減の観点から不要とすることを要望している。したがって、このような場合に限定し、さらに一定の条件を付したうえで措置の可能性について検討し、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	c		業界再編に伴い法人の支店が分社化した場合か否かは道路運送法の許可の判断にあたって考慮すべき事項ではなく個々の事案ごとに判断されるべきであるが、業として有償で行われているとは認められない場合もあると考えられ、その場合は、現行でも道路運送法の許可は不要である。	5086021	社団法人リース事業協会	11
z1200069	レンタカーに係る有償貸渡許可申請の申請場所の統一	道路運送法第80条第2項、貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて(平成7年6月13日自旅第138号)	貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて(平成7年6月13日自旅第138号)により、レンタカーの許可申請は貸渡しをしようとする自家用自動車の配置事務所の位置を管轄する運輸支局長に提出することとされている。	b		事業者の負担軽減のため要望の内容を実現するために、制度上必要な手当てについて検討を行い、平成16年度中に結論を得る。		制度上必要な当該手当てについて、平成16年度中に結論を得て実施することの可否について検討され、示されたい。	b		要望の内容を実現するために制度上必要な手当てについて検討し、平成16年度中に結論を得る。	5085022	オリックス株式会社	11
z1200069	レンタカーに係る有償貸渡許可申請の申請場所の統一	道路運送法第80条第2項、貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて(平成7年6月13日自旅第138号)	貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて(平成7年6月13日自旅第138号)により、レンタカーの許可申請は貸渡しをしようとする自家用自動車の配置事務所の位置を管轄する運輸支局長に提出することとされている。	b		事業者の負担軽減のため要望の内容を実現するために、制度上必要な手当てについて検討を行い、平成16年度中に結論を得る。		制度上必要な当該手当てについて、平成16年度中に結論を得て実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	b		要望の内容を実現するために制度上必要な手当てについて検討し、平成16年度中に結論を得る。	5086022	社団法人リース事業協会	11
z1200070	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃	自動車登録規則第13条	自動車登録番号は次に掲げる文字をその順序により組み合わせて定める。 自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等を表示する文字 自動車の種別及び用途による分類番号を表示する三けた以下のアラビア数字 運送事業の用に供するかどうかの別等表示する平仮名又はローマ字 四けた以下のアラビア数字 なお、レンタカーと他の自動車の区別は、の平仮名が「れ」又は「わ」が使用されている。	c		道路運送法第80条第2項により自家用自動車の有償貸渡し(レンタカー事業)を行うには許可を受ける必要があるが、レンタカーのナンバーの表示については、一般の自家用車と使用形態が異なることを外形的に特定するということにより、無許可による事業の防止及び借受人による乗り逃げや犯罪の防止等を図っているところである。したがって、その区分を廃止することは、使用実態を把握するという行政目的を達成することが困難となるものであり、措置困難である。		レンタカーについて一般の自家用車と使用形態が異なることを外形的に特定することの必要性について再検討し、対応の可否を示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	c		外形的に特定することの必要性については、前回回答のとおり、無許可による事業の防止及び借受人による乗り逃げや犯罪の防止等のためであり、自動車登録番号の区分を廃止することは困難である。	5085022	オリックス株式会社	21
z1200070	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃	自動車登録規則第13条	自動車登録番号は次に掲げる文字をその順序により組み合わせて定める。 自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等を表示する文字 自動車の種別及び用途による分類番号を表示する三けた以下のアラビア数字 運送事業の用に供するかどうかの別等表示する平仮名又はローマ字 四けた以下のアラビア数字 なお、レンタカーと他の自動車の区別は、の平仮名が「れ」又は「わ」が使用されている。	c		道路運送法第80条第2項により自家用自動車の有償貸渡し(レンタカー事業)を行うには許可を受ける必要があるが、レンタカーのナンバーの表示については、一般の自家用車と使用形態が異なることを外形的に特定するということにより、無許可による事業の防止及び借受人による乗り逃げや犯罪の防止等を図っているところである。したがって、その区分を廃止することは、使用実態を把握するという行政目的を達成することが困難となるものであり、措置困難である。		レンタカーについて一般の自家用車と使用形態が異なることを外形的に特定することの必要性について再検討し、対応の可否を示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	c		外形的に特定することの必要性については、前回回答のとおり、無許可による事業の防止及び借受人による乗り逃げや犯罪の防止等のためであり、自動車登録番号の区分を廃止することは困難である。	5086022	社団法人リース事業協会	21

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200068	関係会社間の有償貸渡しの自由化	5086	5086021	社団法人リース事業協会	11	関係会社間の有償貸渡しの自由化		レンタカー事業者が法人に有償貸渡しを行なった車両について、当該法人が関係法人に有償で貸渡しを行なう場合には、当該法人から関係法人への有償貸渡しについては道路運送法第80条第2項の規定により運輸大臣の許可を要する。業として有償で貸し渡しには該当しないこととすることを要望する。		業界再編の中で大口法人顧客が合併、統合した上で、さらに分社化するという過程において、車両総量の制限によるコストダウンが強く求められている。現行は法人の支店が分社化した場合に車両を業務に使用し続ける為には、分社化した会社が別途、レンタカー会社(リース会社)と有償貸渡しの契約を結ばざるを得ず、手続き面、コスト面から非効率である。	道路運送法第80条	国土交通省	
z1200069	レンタカーに係る有償貸渡許可申請の申請場所の統一	5085	5085022	オリックス株式会社	11	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。		わナンバー及びびれナンバーにより外見上でレンタカーと認識されることが利用の障害となっている場合があり、自家用車両と外見での区別をなくすことが個人レンタカー利用促進に有効と考える。		国土交通省	
z1200069	レンタカーに係る有償貸渡許可申請の申請場所の統一	5086	5086022	社団法人リース事業協会	11	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。		わナンバー及びびれナンバーにより外見上でレンタカーと認識されることが利用の障害となっている場合があり、自家用車両と外見での区別をなくすことが個人レンタカー利用促進に有効と考える。		国土交通省	
z1200070	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃	5085	5085022	オリックス株式会社	21	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。		わナンバー及びびれナンバーにより外見上でレンタカーと認識されることが利用の障害となっている場合があり、自家用車両と外見での区別をなくすことが個人レンタカー利用促進に有効と考える。		国土交通省	
z1200070	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃	5086	5086022	社団法人リース事業協会	21	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。		わナンバー及びびれナンバーにより外見上でレンタカーと認識されることが利用の障害となっている場合があり、自家用車両と外見での区別をなくすことが個人レンタカー利用促進に有効と考える。		国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200071	運転免許制度の見直しに伴う貨物自動車に係る規制等の見直し	道路整備特別措置法第2条の4、11条 道路整備特別措置法施行令第10の5、第10の6 道路運送車両の保安基準第18条の2、第41条、第44条、第48条の2	高速道路料金の車種区分は、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、道路交通法の区分による車両総重量8トンを超えて1つの区分としている。 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、車両総重量8トンを超えて1つの区分としている。	b c	-	高速道路料金の車種区分については、道路運送車両法等の関係法令の改正の動向をみながら、負担の公平の観点も踏まえて検討する。 道路運送車両の保安基準においては、様々な基準をそれぞれの趣旨に対応した規制区分(1.7t・2.5t・3.5t・7t・8t等)により設けている。このうち車両総重量8tを規制区分としている基準については、車両総重量が大きくなるに従って事故の発生割合が大きくなる傾向にあることから設けているものである。このような車両の安全上の理由からの区分と運転免許の区分とは、直接関連はしない。		高速道路料金の車種区分及び道路運送車両の保安基準のそれぞれについて、免許制度の見直しの動向を踏まえた対応策について改めて検討され、示されたい。 上記を踏まえ、平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討された。	b c	-	(高速道路料金の車種区分について) 高速道路料金の車種区分については、免許制度の見直しを踏まえた道路運送車両法等の関係法令の改正の動向をみながら、負担の公平の観点も踏まえて検討する。 上記の通り、関係法令の動向をみながら検討する。 (道路運送車両法の区分について) 道路運送車両の保安基準では、事故実態等を考慮し、様々な基準をそれぞれの趣旨に対応した規制区分(1.7t・2.5t・3.5t・7t・8t等)で設けている。このうち車両総重量8tを規制区分としている基準については、車両総重量が大きくなるに従って事故の発生割合が大きくなる傾向にあることから設けているものであり、運転免許の区分とは、直接関連はしない。	5021204	社団法人日本経済団体連合会	21
z1200071	運転免許制度の見直しに伴う貨物自動車に係る規制等の見直し	道路整備特別措置法第2条の4、11条 道路整備特別措置法施行令第10の5、第10の6 道路運送車両の保安基準第18条の2、第41条、第44条、第48条の2	高速道路料金の車種区分は、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、道路交通法の区分による車両総重量8トンを超えて1つの区分としている。 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、車両総重量8トンを超えて1つの区分としている。	b c	-	高速道路料金の車種区分については、道路運送車両法等の関係法令の改正の動向をみながら、負担の公平の観点も踏まえて検討する。 道路運送車両の保安基準においては、様々な基準をそれぞれの趣旨に対応した規制区分(1.7t・2.5t・3.5t・7t・8t等)により設けている。このうち車両総重量8tを規制区分としている基準については、車両総重量が大きくなるに従って事故の発生割合が大きくなる傾向にあることから設けているものである。このような車両の安全上の理由からの区分と運転免許の区分とは、直接関連はしない。		高速道路料金の車種区分及び道路運送車両の保安基準のそれぞれについて、免許制度の見直しの動向を踏まえた対応策について改めて検討され、示されたい。 上記を踏まえ、平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討された。	b c	-	(高速道路料金の車種区分について) 高速道路料金の車種区分については、免許制度の見直しを踏まえた道路運送車両法等の関係法令の改正の動向をみながら、負担の公平の観点も踏まえて検討する。 上記の通り、関係法令の動向をみながら検討する。 (道路運送車両法の区分について) 道路運送車両の保安基準では、事故実態等を考慮し、様々な基準をそれぞれの趣旨に対応した規制区分(1.7t・2.5t・3.5t・7t・8t等)で設けている。このうち車両総重量8tを規制区分としている基準については、車両総重量が大きくなるに従って事故の発生割合が大きくなる傾向にあることから設けているものであり、運転免許の区分とは、直接関連はしない。	5069001	社団法人全日本トラック協会	21
z1200073	事業所外運搬時の原子力災害特別措置法第10条の通報対象の見直し	原子力災害対策特別措置法施行規則第9条及び第21条	漏えい又は漏えいの蓋然性が高い状態に係る通報については、I型輸送物、P-1型輸送物を除外している。 また、A型輸送物、P-2型輸送物、P-3型輸送物については、火災、爆発等により一定の放射線量を検出した場合には、原子力緊急事態となり得るため通報対象としている。 なお、事業所外運搬に使用する容器から1メートル離れた場所において、1時間当たり100マイクロシーベルト以上放射線量が原子力災害対策特別措置法施行規則で定めるところにより検出された場合には輸送容器の型によらず通報対象となる。	c		漏えい又は漏えいの蓋然性が高い状態に係る原子力災害対策特別措置法第10条に基づく通報対象は、原子力安全委員会において、「通報輸送時又は一般試験時の条件を超える」とされており、さらに、火災、爆発等により一定の放射線量を検出した場合には原子力緊急事態となる。このことから、除外することは困難である。(A型輸送物、P-2型、P-3型輸送物は炉規制法上漏えいしはならないことを条件としている。)I型輸送物あるいはP1型輸送物は、明らかに危険性が極めて少ない核燃料物質であることなど、その収納物の性格にかんがみ、炉規制法上も放射性物質等の漏えいを明示的に条件としていないことから除外しているところ。 なお、事業所外運搬に使用する容器から1メートル離れた場所において、1時間当たり100マイクロシーベルト以上放射線量が原子力災害対策特別措置法施行規則で定めるところにより検出された場合には輸送容器の型によらず通報対象としている。						5021227	社団法人日本経済団体連合会	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200071	運転免許制度の見直しに伴う貨物自動車に係る規制等の見直し	5021	5021204	社団法人日本経済団体連合会	21	貨物自動車の「大型」と普通」の区分の見直し		<p>①)運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたって、車両総重量11トン以上を「大型」とし、同じく5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設されたい。なお、その際、現行の普通運転免許所持者について、その既得権を確保するとともに、希望者には簡易な手続きで「中間的運転免許」へ移行できるようにするなど、所要の経過措置を講じるべきである。</p> <p>②)運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、その他の規制および有料道路の通行料金等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直すべきである。</p> <p>③)上記①)および②)の見直しについては、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図るべきである。</p>	<p>ディーゼル車排出ガス規制に対応するため、微粒子除去装置を装着する義務が生じるなど車両総重量の増加が見込まれる(例:DPF約150kg×2基=約300kg増)。こうした状況のもとで、車両総重量の規制の緩和を実施しなければ、物流業界にとって、環境対応車両購入とコスト、積載貨物減少による生産性低下という二重の経営悪化要因を抱えることとなる。</p> <p>最大積載量5トン以上の大型自動車は、普通免許での運転ができないため、大型自動車運転免許保持者の確保が必要となる。</p> <p>速度規制(100km/h、80km/h)や「大型車両通行禁止」等の規制による物流の生産性低下があり、さらには高速道路料金も高くなることでコスト増となる。</p>	<p>道路交通法第3条、第8条第1項、第20条第2項、第22条、第85条 道路交通法施行令第27条の2第1項 道路交通法施行令別表第3 道路交通法施行規則第2条等</p>	警察庁 国土交通省	大型自動車と普通自動車とは、最大積載量5トン、車両総重量8トンで区別されている。	
z1200071	運転免許制度の見直しに伴う貨物自動車に係る規制等の見直し	5069	5069001	社団法人全日本トラック協会	21	貨物自動車の「大型」と普通」の区分の見直し		貨物自動車の「大型」と普通」の区分の見直し	大型自動車の区分を車両総重量11トン以上並びに5トン～11トンを対象とする「中間的運転免許」の創設	<p>(1)運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたっては、「大型」を車両総重量11トン以上とし、同じく5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設されたい。なお、その際、現行普通運転免許所持者について、その既得権を確保するとともに、希望者には簡易な手続きで「中間的運転免許」へ移行できるようにするなど、所要の経過措置を講じていただきたい。</p> <p>(2)運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、その他の規制及び有料道路の通行料金等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直しをされたい。</p> <p>(3)上記(1)及び(2)の見直しについて、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図られたい。</p>	<p>警察庁 道路交通法第3条・第8条第1項・第20条第2項第22条、同法施行令第27条第1項・別表3、同法施行規則第2条 国土交通省 道路運送車両法61条、同法施行規則第11条・第1号様式、道路運送車両の保安基準第18条の2・第41条第44条・第48条の2・3、貨物自動車運送事業輸送安全規則第8条・第9条、道路整備特別措置法第2条の4 警察庁 国土交通省 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第2条(別表第1-305・305の2・327の2)第9条(別表第5-109の4)</p>	警察庁 国土交通省	
z1200073	事業所外運搬時の原子力災害特別措置法第10条の通報対象の見直し	5021	5021227	社団法人日本経済団体連合会	11	事業所外運搬時の原子力災害特別措置法第10条の通報対象見直し【新規】		<p>原子力災害対策特別措置法施行規則第9条第1項第3号において、L型とP-1型輸送物は、同法第10条の通報対象から除外されている。</p> <p>原子力緊急事態に該当する漏えいが理論的に発生しないA型輸送物と、同施行規則第21条第2号で原子力緊急事態から除外されている低比放射性物質(P-2型輸送物及びP-3型輸送物)の運搬についても同様に、同法第10条の通報対象から除外すべきである。</p>	<p>原子力災害対策特別措置法は原子力災害から国民の生命・身体及び財産を保護することを目的としており、事態が進展しても原子力災害が発生しない物の輸送に対して通報を求めるのは、法の目的を逸脱している。</p> <p>A型輸送物にはA2値(原子力緊急事態となる漏えい量)を超える放射性物質は含まれていないため、漏えいにより原子力災害が発生する可能性はない。またP型からの漏えいは、法令上原子力緊急事態に該当しない。</p> <p>従って、これらの輸送物からの漏えいは、第10条通報から除外すべきである。</p>	<p>原子力災害対策特別措置法第10条 原子力災害対策特別措置法施行令第4条第4項 原子力災害対策特別措置法施行規則第9条第3号</p>	文部科学省 経済産業省 国土交通省	<p>原子力災害対策特別措置法の第15条で定義される原子力緊急事態に至るおそれのない、低レベル放射性廃棄物や中に使用済み燃料が入っていない使用済み燃料輸送容器を輸送する場合にも、第10条の通報が求められている。</p> <p>また事業所外運搬の際には、周辺に影響のない極微量の放射性物質の漏えいでも、第10条の通報をしなければならない。</p>	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200074	自動車検査制度の廃止	道路運送車両法第58条、第61条	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るものでなければ運行できない。	C		自動車の検査制度は、安全の確保及び環境の保全を図るため、使用者の自主的な保守管理の実施を前提に国が定期的に行っているものであり、これにより、その時点での安全・環境基準適合性を確認するとともに、使用者の点検や適切な整備の実施を促しているものである。このため、現行制度を廃止し、任意的な制度とすることはできない。なお、交通事故の原因が整備不良である割合や路上故障の件数は相当数あり、近年、横断し又は増加する傾向にあることから、十分な自己管理が行われているとはいえない状況である。また、自動車検査証の有効期間については、「規制改革の推進に関する第2次答申」にあるように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、必要なデータ等を収集の上、安全確保、環境保全の面から有効期間の延長の可能性等を判断するための調査を行うこととしている。		整備不良車の事故増加と自動車検査制度の因果関係はなく、整備不良者に対する罰則の加重等により増加が阻止できるとの意見があるが、これを踏まえた自動車検査制度の廃止について再検討し、対応の可否を示されたい。 貴省回答中にある「自動車検査証の有効期間の延長の可能性等を判断するための調査」について、その実施時期を具体的に示されたい。	C	米国において、整備不良が原因と認められる事故の割合は、検査の実施州と未実施州とでは差があるというデータがある。また、EU全域において車検制度が導入されたのは、人身事故の低減、大気汚染の改善と燃料節約への効果があるからである。 刑罰の抑止力」という面でも、仮に車検制度を廃止した場合、相当数ある整備不良車(基準不適合車)の全てに罰則を適用することは困難であり、全ての車両を対象とする自動車の検査制度の方が、確実に整備不良車の排除が行えることは明らかであると考えられることから、今後も自動車検査制度は維持されるべきである。 安全確保、環境保全の面から有効期間の延長の可能性等を判断するための調査に必要なデータ等の収集を平成15年度に行うこととしており、平成15年10月27日に安全確保、環境保全の面から有効期間の延長の可能性等を判断するための調査検討会を設置した。	5119021	長野県	11	
z1200075	車両総重量規制における3軸車25トンまでの規制の緩和	車両制限令第3条第1項第2号イ 車両の通行の許可の手續等を定める省令第1条 道路運送車両法第40条(道路運送車両の保安基準第4条)	車両総重量は、車長及び軸距に応じて最大25トン。	C		車両総重量については、平成5年度に、車長11メートル以上及び最速軸距7メートル以上の車両は25トンまで緩和したところであるが、車長及び軸距の短い車両について総重量を緩和した場合には橋梁の単位面積当たりの荷重が大きくなり、橋梁に対する影響が極めて大きくなる。そのため、橋梁を健全な状態で利用者にサービス提供するためには、橋梁に対する影響を一定以下に制限することが必要である。 例えば、現在の車長11メートルを9メートルに緩和した場合、上げたに対する車両の影響が1.2倍程度以上に増加すると試算され、この影響を緩和するためには多くの橋梁の上げたを短期間に補強する必要が生じる。その場合には、莫大な費用(平成5年度以降に25トン対応の橋梁補強を行った場合は1橋当たり60～80百万円の費用を要した事例もあるが、直轄国道の橋長が15メートル以上の橋梁は約1万橋存在)がかかることや、主要な道路の橋梁の通行止め若しくは通行制限に伴う渋滞を引き起こすことなどからその社会的損失は少なくないと考えられるため、当該規制を直ちに緩和することは困難である。 例えば、最速軸距の短い自走式建設機械は、現在でも特殊車両通行許可の対象とされており、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認められる場合は、特殊車両通行許可の対象とすることが可能。 ご要望の規制を緩和するためには、前回回答のように数多くの橋梁主桁の補強が必要となり橋梁維持修繕費の大幅な増加及び主要道路の通行規制などによる社会的損失が少なくないと考えられるため、将来的にも慎重な対応が必要		貴省回答は6月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答と同様であるが、その後引き続き要望もことから、見直しの可否について再検討され、示されたい。	C	ご要望の規制を緩和するためには、前回回答のように数多くの橋梁主桁の補強が必要となり橋梁維持修繕費の大幅な増加及び主要道路の通行規制などによる社会的損失が少なくないと考えられるため、将来的にも慎重な対応が必要	5069004	社団法人全日本トラック協会	11	
z1200076	事業用の土砂等運搬大型自動車に関する表示番号制度の廃止	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	土砂等を運搬する大型自動車を使用する者は、当該車両について表示番号の指定を受け、また、表示番号を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。	C		運賃負担力の小さいもの等を運搬する土砂等運搬大型自動車は、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。したがって、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。このため、表示番号制度の廃止は困難。		貴省回答は6月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答とは同様であるが、その後引き続き要望もことから、見直しの可否について再検討され、示されたい。	C	土砂等運搬大型自動車に関する表示番号制度については、前回回答のとおり、運転者、使用者の無謀な運転に対する自戒自粛を促すために設けられており、引き続き必要性が認められることから、廃止は困難である。	5069005	社団法人全日本トラック協会	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200074	自動車検査制度の廃止	5119	5119021	長野県	11	自動車検査制度の廃止		自動車の性能は、耐久性等の品質が向上し、安全性が保たれている。自動車の故障などによる整備は、自己責任において行うことが必要であり、車検制度を廃止する。	現行の車検制度を廃止し、自己責任において、国土交通大臣が行う検査を受けたものには、「自動車検査証」を交付する。この検査証の有効期限は現行車検期間の倍の4年とする。この検査証を備えていなくても、運行の用には供せる。ただし、この検査証を備えないで事故、違反(自動車の整備に関わる以外も含む)をしたときは、刑罰、科料等は、加重する。	様々な理由(所有者の病気等)により現行車検期限までに車検を受けられない場合には、自動車に乗れなくなる。また、月数十キロしか乗らない車と、月数千キロも乗る車とが、同じ期間で車検を受けることは不合理である。あくまでも自動車所有者の判断で自主的な保守点検をし、その点検をしている車に対し、国が有効な車検証を交付する。	道路運送車両法第58条、第61条	国土交通省	道路運送車両法や道路交通法に関わる罰則規定を自動車車検証を備えていないものは、加重することにより整備は担保される。
z1200075	車両総重量規制における3軸車25トンまでの規制の緩和	5069	5069004	社団法人全日本トラック協会	11	3軸車25トンまでの規制緩和		3軸車25トンまでの規制緩和	最遠軸距5.5m未満の自動車の車両総重量20トン	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、軸距にかかわらず3軸車25トンまでの車両総重量規制緩和を図りたい。	国土交通省 道路運送車両の保安基準第4条、車両制限令第3条第1項第二号イ	国土交通省	
z1200076	事業用の土砂等運搬大型自動車に関する表示番号制度の廃止	5069	5069005	社団法人全日本トラック協会	11	土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和		土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車を使用するものは、当該車両について表示番号の指定を受け、また表示番号を表示しなければならない。土砂等を運搬する大型自動車を使用するものは、当該車両に積載重量の自重計を取り付けなければならない。	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」等に基づく下記の規制について、物流コストの軽減を図る観点から、早期に緩和されたい。 (1)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。 (2)ダンプカーへの「積載重量の自重計」の取付け義務については、営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、早期に廃止されたい。	国土交通省 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・第6条	国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200077	土砂等運搬大型車に関する積載重量の自重計の取付け義務の廃止	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故防止等に関する特別措置法第3条第3条第2項、第4条、第6条	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。	c		ダンプカーによる過積載は、依然として過積載全検査数の半数近く(平成13年度)を占めるといふ厳しい状況にあることから、自重計の取り付けにより、過積載の防止を図っているところである。仮に自重計の取付義務を廃止する場合には、これに変わる過積載防止措置を規定する必要がある。現在考えられる措置としては、過積載を行った場合に走行を不能にする装置の備え付けがあるものの、自重計より遙かに高額であることから現実的ではなく自動車使用者負担増及び物流コストの増加となることから自重計の取付義務規定を廃止することは困難である。		貴省回答は6月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答とは同様であるが、その後引き続き要望もあることから、見直しの可否について再検討され、示されたい。	c		ダンプカーによる過積載は、依然として過積載全検査数の半数近く(平成13年度)を占めるといふ厳しい状況にあることから、自重計の取り付けにより、過積載の防止を図っているところである。前回の回答にもあるとおり、仮に自重計の取付義務を廃止する場合には、これに変わる過積載防止装置の備え付けを規定する必要がある。現在考えられる装置としては、過積載を行った場合に走行を不能にする装置があるものの、自重計より遙かに高額であることから現実的ではなく自動車使用者負担増及び物流コストの増加となることから自重計の取付義務規定を廃止することは困難である。	5069005	社団法人全日本トラック協会	21
z1200078	運輸協定締結(トレーラーの相互使用)における車庫義務の緩和	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条 貨物自動車運送事業法第4条、第6条	自動車の保有者は、当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされている(自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条)。貨物自動車運送事業者の保有する車庫の確保状況の確認は、車庫の概要を貨物自動車運送事業の事業計画記載事項とすることにより行っている。運輸協定を締結し、相互使用することとしているトレーラーの車庫については、相互使用に係る全ての事業者が車庫を確保するよう求める運用を行っている場合がある。	b		運輸協定を締結し、相互使用することとしているトレーラーについては、自動車の保管場所の確保等に関する法律や貨物自動車運送事業法の趣旨、相互使用の実態等を勘案して、対応を検討する。		検討内容を具体的に示されたい。平成16年度までに検討を終え実施することの可否について検討され、示されたい。	b		運輸協定を締結し、相互使用することとしているトレーラーについては、一の営業所において車庫を確保すれば足りるとする扱いを行うことに問題が無いか、検討を行う。	5111022	社団法人日本自動車工業会	11
z1200079	車高規制の緩和	車両制限令第3条第1項第3号	車高の一般的制限値は3.8メートル。	a		車高規制については、規制改革推進3か年計画(再改定)による決定事項も踏まえ、安全性を確保しつつ物流を効率化するための規制の見直しを平成15年度中に実施することとして、検討を進めている。						5111023	社団法人日本自動車工業会	11
z1200080	高速道路料金の軽減化	道路整備特別措置法第2条の4、第7条の4、第7条の5、第11条 道路整備特別措置法施行令第1条の5、第1条の6	高速道路の料金については、道路整備特別措置法第11条に基づき、新設、改築その他管理に要する費用で政令(施行令第1条の5)で定めるものを償うものであり、かつ、公正妥当なものでなければならない。」とされている。	b	-	高速道路の料金については、償還に与える影響や利用者の負担の公平性を確保することが必要であり、また、商業車両、自家用車両等の利用目的に応じた料金設定は、料金徴収実務上においても困難であるが、現在、高速自動車国道においては、大口・多頻度利用者の利便を図るサービスとして別納割引制度の廃止に伴い、新しい制度を検討中である。		検討中の新しい制度の内容について具体的に示されたい。平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。	b	-	現行の別納割引制度については廃止するが、大口・多頻度利用者の利便を図るサービスとして平成16年度を以て、ETC利用を前提とした新しい制度創設に努めてまいりたい。	5111027	社団法人日本自動車工業会	11
z1200081	NPO等が自家用車を利用して物品輸送サービスを行うことの容認	貨物自動車運送事業法第3条 道路運送法第80条	一般貨物自動車運送事業(不特定の者の需要に応じ、有償で自動車(3輪以上の軽自動車及び2輪の自動車を除く。)を使用して貨物を運送する事業)を行う者には、国土交通大臣の許可を受けなければならない(貨物自動車運送事業法第3条)。また、自家用自動車は、公共の福祉を確保するためやむを得ないものとして国土交通大臣の許可を受けた場合を除き、有償で運送の用に供してはならない(道路運送法第80条)。	c		一般貨物自動車運送事業の実施に際しては、貨物の運送に関し、一定の水準以上の事業経営能力や輸送の安全確保能力等を有することが必要となるため、許可制とし、事前にこれらの能力の有無を審査することとしているところ、本件要望に係るサービスについてもこれらの能力を審査する必要があるため、貨物自動車運送事業法第3条に基づく許可を不要とすることは適当ではない。		要望は、自家用車による「ごみ出し代行サービス」に限って認めてほしいというものである。また、貨物軽自動車運送事業は届出制であること及びNPOによる旅客運送サービスについては一部認められていることとのバランスにも配慮する必要がある。したがって、対象や要件を限定したうえでの措置の可否について検討され、示されたい。上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	b		「ごみ出し代行サービス」が検討されている地域のごみの収集・運搬の実情、当該サービスの具体的な事業内容等を踏まえ、一定の要件を満たす「ごみ出し代行サービス」については道路運送法第80条による許可を行うことにより自家用車による実施を認める方向で検討を進め、他法令上の課題解決を踏まえて、所要の措置を実施することとする。	5004002	個人	11
z1200082	二輪独自の高速道路通行料金の創設	道路整備特別措置法第2条の4、11条 道路整備特別措置法施行令第10の5、第10の6	高速道路料金の車種区分については、より負担の公平を図る観点から、昭和63年の道路審議会答申を受けて、平成元年の料金改定において、それまで二輪車からマイクロバスや8トン未満の貨物自動車までが含まれていた普通車の区分を「中型車」「普通車」「軽自動車等」の3車種に分け、自動二輪車については、軽自動車等」に区分している。	c	-	自動二輪車については、走行時に他の車両と同様に1車線を占有し、交通安全上必要な車間距離を確保する必要があること(占有者負担)。また法定の最高速度は他の車種と同様に100kmであること(受益者負担)。さらに照明、標識等に要する費用や道路巡回費用等に関して、他の車種と同様の負担を行うべきものと考えられること(原因者負担)から総合的に勘案すると軽自動車との差異はほとんどなく同一の車種区分とすることは適正であると認識している。		貴省回答は6月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答と同様であるが、二輪車については四輪車と比較して占有面積及び道路損傷度も相当小さいと考えられるとの指摘もあることから、見直しの可否について再検討され、示されたい。	c	-	自動二輪車については、走行時に他の車両と同様に1車線を占有し、交通安全上必要な車間距離を確保する必要があることまた、道路を損傷する度合いに関しては他の車両と比べて小さいものの、照明、標識、防災設備の設置・維持に要する費用や道路巡回に要する費用等に関しては他の車種と同様の負担を行うべきものと考えられ同一の車種区分とすることは適正であると認識している。	5111031	社団法人日本自動車工業会	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200077	土砂等運搬大型車に関する積載重量の自重計の取付け義務の廃止	5069	5069005	社団法人全日本トラック協会	21	土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和		土砂等を運搬する大型自動車を使用するものは、当該車両について表示番号の指定を受け、また表示番号を表示しなければならない。土砂等を運搬する大型自動車を使用するものは、当該車両に積載重量の自重計を取り付けなければならない。	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」等に基づく下記の規制について、物流コストの軽減を図る観点から、早期に緩和されたい。 (1)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。 (2)ダンプカーへの「積載重量の自重計」の取付け義務については、営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、早期に廃止されたい。	国土交通省 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条第6条	国土交通省		
z1200078	運輸協定締結(トレーラーの相互使用)における車庫義務の緩和	5111	5111022	社団法人日本自動車工業会	11	運輸協定締結(トレーラーの相互使用)における車庫義務の緩和		運輸協定にもとづきトレーラーの相互使用を行う際、ひとつの会社が増車した車両の車庫を確保すれば、協定を締結した片方の会社は、車庫の確保を免除するよう制度の見直しをお願いしたい。	運輸協定を締結し、トレーラーの相互使用を行う場合は、それぞれの協定会社において相互使用で増車した台数分の車庫を確保する必要がある。	運輸協定を締結、相互使用で増車する場合双方で車庫を確保しなければならず協定の拡大の足かせ、業者の負荷を増している。	国土交通省 「通達 貨物自動車運送事業の用に供するトレーラーの相互使用について」(平成9年7月1日自貨第78号) 「公示 一般貨物自動車運送事業の事業計画変更等に関する処理方針について」(平成9年7月15日中運局公示第150号) (貨物自動車運送事業法第15条は、平成9年7月にトレーラー輸送の普及を目的に削除されたが、通達等では上記規定が残存)	国土交通省	
z1200079	車高規制の緩和	5111	5111023	社団法人日本自動車工業会	11	特殊車輛通行許可書手続きの簡素化		96コンテナの走行許可申請を対象外として欲しい。	高さ制限について、現行は3.8メートルの高さ制限があり、96コンテナ(高さ4.1メートル)の走行は申請許可の対象となっている。	道路の高さ規格は4.5メートルである。	道路交通法、道路法	警察庁 国土交通省	・本項目は、以前から要望しているが、引き続き検討いただきたく再要望する。 ・重点要望項目
z1200080	高速道路料金の軽減化	5111	5111027	社団法人日本自動車工業会	11	高速道路料金の軽減化		商業車輛に対する高速道路料金の軽減を図ってもらいたい。	現状、商業車輛に対する特別料金の設定はない。	貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法の改正により、運賃は自由化となったものの、実質的には以前から自由化状態にあり、運賃のデフレ化は進行の一途を辿っている。高速道路料金が車輛の高率稼働を著しく阻害している。又、現行料金は諸外国と比較し、驚異的に高い。	道路交通法	国土交通省	重点要望項目
z1200081	NPO等が自家用車を利用して物品輸送サービスを行うことの容認	5004	5004002	個人	11	NPO等が自家用車を利用して物品輸送サービスを行うことの容認		有償ボランティアやNPOが自家用車を使用して、ごみの戸別収集 運搬を行う場合に必要となる、貨物自動車運送事業法第3条に定める許可(いわゆる緑ナンバーの取得)を不要とする。	有償ボランティアやNPOが、自家用車を使って独居老人や単身者の「ごみ」を各家庭からごみ収集ステーション又は一般廃棄物処理施設まで運搬する「ごみ出し代行サービス」を行う	近年のごみ減量化 分別の流れの中で、ごみ収集ステーション数や品目ごとの収集頻度が減っており、ごみを出す住民(特に独居老人や単身者)の負担が増大していることから、「ごみ出し」の支援サービスが展開できるようにする。	貨物道路運送事業法第3条 道路運送法第80条	国土交通省	特区に係る第3次提案募集において、軽自動車においては貨物自動車運送事業法第36条の届出により「ごみ出し代行サービス」ができる、との回答を得ているが、普通自動車によるサービスの可否について確認する必要がある。 なお、当該サービスを実施するには、廃掃法の許可なく行うことの容認」が必要である。
z1200082	二輪独自の高速道路通行料金の創設	5111	5111031	社団法人日本自動車工業会	11	二輪独自の高速道路通行料金設定		二輪車と四輪車とを車両占有面積や道路損傷度の面から比較し、その結果を反映した二輪独自の通行料金を設定されることを要望。	二輪車の高速道路通行料金は軽自動車と同額になっている。	四輪車と比較して、占有面積 道路損傷度の小さい二輪車が、高速道路通行料金の根拠である「単種区分」ならびに「単種間料金比較」に二輪車区分がないため、二輪車専用料金の設定がない。これは二輪車ユーザーに必要以上の経済的負担を強いている。	道路整備特別設置法 施行令	国土交通省	・本項目は、以前から要望しているが、引き続き検討いただきたく再要望する。 ・重点要望項目

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200083	自動二輪車の駐車場整備の促進	駐車場法第2条第4号	駐車場法第2条第4号は駐車場法における用語の意義を規定したものに過ぎず、自動二輪車を受け入れること出来る駐車施設の整備を規制するものではない。	d	-	駐車場法には自動二輪車の駐車場への受け入れを妨げるような規制はないため、駐車場法の対象に自動二輪を含めること、自動二輪車の駐車可能な駐車場の設置が進むことの因果関係は不明であり、また、駐車場の附置義務制度についても、具体的内容は個々の地方公共団体の条例により定められることになるので、現行法でも十分対応可能であると認識している。						5111032	社団法人日本自動車工業会	11
z1200084	自動車型式指定申請に先駆けた装置型式指定申請(制動装置等)のみの申請の容認	道路運送車両法第75条の2	車両法第75条の2第4項において、装置の指定をする際には、当該装置を取り付けることができる自動車の範囲を限定することができる規定されている。これは、制動装置等のシステム装置が、自動車の重量等の仕様に対応して設計・製作されているためである。現在、自動車の範囲の限定方法は、自動車の型式等により特定しているため、装置と自動車の型式指定申請は同時に行うことが一般的である。	b		今後、関係者と技術的な検討を行い、今年度中を目途に結論を得ることとしている。		平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	a		今後、関係者と技術的な検討を行い、今年度中を目途に結論を得、その結果を踏まえ、平成16年度中に、自動車型式指定申請に先駆けて、制動装置等のシステム装置に係る装置型式指定申請の単独申請に対応する。	5111034	社団法人日本自動車工業会	11
z1200085	構造装置機能確認試験の提示車両選定基準の明確化及び提示車両の削減	自動車型式指定規則第3条	自動車型式指定規則第3条第1項において、自動車の型式指定を申請する者は、申請に係る自動車を、保安基準適合性の審査のため、独立行政法人交通安全環境研究所に提示しなければならないと規定されている。試験自動車選定方法については、独立行政法人交通安全環境研究所が、「構造装置機能確認の試験自動車選定ガイドライン」(平成15年3月31日付)を定め、関係者に対して通知をしたところである。	b		今後、関係者と技術的な検討を行い、今年度中を目途に結論を得ることとしている。		平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	a		今後、関係者と技術的な検討を行い、今年度中を目途に結論を得、その結果を踏まえ、平成16年度中に、構造装置機能確認試験の試験自動車選定ガイドラインについて、さらに明確化を図り、関係者に周知する。	5111035	社団法人日本自動車工業会	11
z1200086	被牽引車の牽引自動車制限における連結検討の簡素化(自動化)	道路運送車両法(自動車の検査及び自動車検査証)第五十八条(自動車検査証の記載事項の変更及び構造等変更検査)第六十七条(道路運送車両法施行規則第三十五条の三(自動車検査証の記入の申請等)第三十八条 8項 8号)	被牽引自動車の自動車検査証に牽引自動車の車名及び型式を記載しており、記載されていない牽引自動車に被牽引自動車を牽引する場合は、法第六十七条に基づき記載事項の変更義務が生じる。記載事項の「牽引自動車の車名及び型式」を変更する際には、保安基準に適合しなくなる恐れがあると認められる場合、連結検討書等により構造等変更検査を行うが、既に保安基準上問題ないことが確認されている場合は、構造等変更検査を行わずに記載事項を変更している。	b		動力性能のクラス別表示については、連結装置の装着位置等が型式によって異なっており、同じ動力性能であっても連結時の高さ等、連結時の状態が保安基準に適合しない場合があるため、受け入れることは出来ない。なお、連結検討の手続きの簡素化については、既に審査を行ったもの及びこれに排ガス対策のみを行ったものについては、連結検討書等を必要とする構造等変更検査を行わずに記載事項を変更しているところである。しかし、現行の制度では被牽引自動車の自動車検査証に牽引自動車の車名及び型式を記載しており、牽引車の導入に伴い多数の被牽引車の自動車検査証の記載事項を変更する必要があるため、自動車検査証の記載事項について現在検討を行っているところ。		自動車検査証の記載事項の見直しについての検討内容を具体的に示されたい。上記について平成16年度中に検討を終え実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	a	牽引車の検査証にトレーラの車名及び型式の記載を可能とし、当該牽引車が牽引するトレーラについては、検査証への牽引車の車名及び型式の記載を省略できるようにすると共に、牽引可能なキャンピングトレーラ等の重量を牽引車の検査証に記載可能とし、当該牽引車が牽引するキャンピングトレーラ等については、検査証への牽引車の車名及び型式、牽引重量の記載を省略できるようにする道路運送車両法施行規則改正案について12月26日より1月25日までパブリックコメントを実施した。現在、パブリックコメントの結果を集計中であり、実施時期については、このパブリックコメントの結果を踏まえ速やかに省令改正を行い、実施することとしたい。	5111037	社団法人日本自動車工業会	11	
z1200087	高速道路通行料金の徴収制度の見直し	道路整備特別措置法第2条の4、11条 道路整備特別措置法施行令第1の5、第1の6	高速道路料金に関する車種区分及び車種間比率については、高速道路を空間的及び時間的に占有する割合に応じた占有者負担の考え、建設及び管理にかかる費用への影響割合に応じた原因者負担の考え、高速道路を利用することにより受ける便益に応じた受益者負担の考えに基づき、これらを総合的に勘案して決定しているところである。	c	-	3車軸の貨物自動車に比べ4車軸の貨物自動車の方が、より重量の貨物の積載が可能で得られる便益が高いこと、車両総重量がより大きく橋梁等道路に与える損傷度合いが強(建設及び管理にかかる費用への影響割合)が大きいこと等を考慮すると、両者間で料金に差を設けることは適当であると認識している。なお、トレーラーでない普通貨物自動車については、4車軸であっても車両の総重量、長さ等が車両制限令に定める限度以下のものは3車軸と同一の区分となっている。		貴省回答によれば、トレーラーでない一部の4車軸普通貨物自動車については、3車軸と同一の区分となっているが、一部の4車軸トレーラーについて同様の措置が可能かどうか再検討され、示されたい。上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	c	高速道路料金に関する車種区分ではトレーラーでない普通貨物自動車について車限令に定める限度以下のものを例外的に認められているに過ぎず、トレーラーについては、あくまで連結車両ということで、料金に差を設けているところである。上記の通り、料金に差を設けることは適当であると認識している。	5111041	社団法人日本自動車工業会	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200083	自動二輪車の駐車場整備の促進	5111	5111032	社団法人日本自動車工業会	11	自動二輪車の駐車場整備		駐車場法の対象に大型自動二輪車、普通自動二輪車を含ませていただきたい。	自動二輪車(50ccを超えるもの)を受け入れる駐車場が僅少である。	原動機付自転車(50cc以下)は、平成5年の自転車法の改正で自転車に原付自転車が含まれることになったため、自転車駐輪場への受け入れが可能になり、駐車スペースは徐々に増えつつある。しかし、自動二輪車(50ccを超えるもの)は、自転車法の対象外であるだけでなく、駐車場法からも除外されているため、自動二輪車の駐車可能な駐車場の設置及び改善が進まず、自動二輪車のユーザーの多くは、心ならずも路上駐車を余儀なくされるなど、その行動を阻害する要因となっている。	駐車場法	国土交通省	重点要望項目
z1200084	自動車型式指定申請に先駆けた装置型式指定申請(制動装置等)のみの申請の容認	5111	5111034	社団法人日本自動車工業会	11	自動車型式指定申請に先駆けた装置型式指定申請(制動装置等)のみの申請容認		自動車型式指定申請に先駆け、制動装置等のシステム装置に係る装置型式指定申請のみ単独で申請することも認めてほしい。	制動装置等のシステム装置については、車両法第75条の2に基づく装置型式指定申請を行う際には、同時に車両法第75条に基づく自動車型式指定申請を行うよう取り扱われている。(車両法第75条で未指定の自動車型式を、車両法第75条の2で指定する装置の申請において当該装置を取り付けることができる自動車として申請することはできないとの取扱い。)	車両を日欧で販売し、欧州向け車両の発売が先行する場合、現状の取扱いでは、二度の試験が発生し、申請者の負担が増加する可能性がある。(試験条件が欧州仕様より日本仕様の方が厳しい場合には、欧州仕様で最初に試験を実施し、後日、再度日本仕様で試験を実施する必要が発生する。同時申請できれば、条件の厳しい日本仕様の1試験で代表することができる。)	道路運送車両法第75条の2	国土交通省	
z1200085	構造装置機能確認試験の提示車両選定基準の明確化及び提示車両の削減	5111	5111035	社団法人日本自動車工業会	11	構造装置機能確認試験の提示車両選定基準の明確化及び提示車両の削減		構造装置機能確認試験の提示車両選定基準を公知していただきたい。	自動車型式指定申請において、自動車型式指定規則第3条に基づき運行の用に供していない自動車(新車)を提示し、保安基準の規定に適合することの審査を受けている。上記審査の内、「構造装置機能確認試験」については、提示車両の選定基準が不明確なまま今まで試験が実施されている。	提示車両の選定基準が不明確なため、試験要否の見解が分かれることがあり、申請者としては確実性を期して多めに提示車両を準備することが必要となる。	自動車型式指定規則	国土交通省	
z1200086	被牽引車の牽引自動車制限における連結検討の簡素化(自動化)	5111	5111037	社団法人日本自動車工業会	11	被牽引車の牽引自動車制限における連結検討の簡素化(自動化)		制限の基準を車名・型式指定から、動力性能ごとのクラス別表示にしていきたい。 【改善効果】 連結変更時の費用及び工数削減 輸送効率化の手段として、牽引車の交換によるロット運行の検討範囲が拡大できる。	被牽引車を登録する場合、牽引自動車の原動機性能その他駆動性能から牽引重量が制限されており、被牽引車の車検証に牽引できる車両の車名及び型式が記載され当該車両以外の牽引は不可となっている。牽引自動車の追加をする場合は、自動車メーカーによる連結検討書を運輸支局へ提出し審査を受けなければならない。海上コンテナシャーシなどでは、牽引車の記載数が多いため、車検証が二枚となっている。	ほぼ同様の性能を持つ牽引自動車であっても、被牽引車の車検証に記載された車名及び型式と記号がひとつでも違えば牽引することができない。自動車メーカーへ依頼する連結検討書は有料(2~3万円)であり、負担がかかる。	道路運送車両法施行規則第三十五条の三	国土交通省	
z1200087	高速道路通行料金の徴収制度の見直し	5111	5111041	社団法人日本自動車工業会	11	高速道路通行料金の徴収制度の見直し		大型車の高速道路通行料金を3軸車料金に統一していただきたい。 【改善効果】 2軸トレーラに変更することで、タイヤサイズを細くでき、製品自動車の積載効率が向上する。 トレーラの内輪差が小さくなるので、安全性が向上する。 トレーラのタイヤ本数が4本となるので、バンク時でもすくりに頼ることはなくなる。	大型車両の通行料金について、現行制度では車軸数によって2段階に分かれている。3軸車(トレーラ含む)・・・大型4軸車(トレーラ含む)・・・特大(大型の約1.5倍の料金設定)	車両運搬用など比較的積載重量の軽い(道路を傷める率は少ない)車両であっても4軸車ということで特大扱いとなる。通行料金が高くなるため、トレーラの開発も1軸車が主流になる。1軸車のトレーラはタイヤが太く(Ø15/80R22.5)なり、タイヤハウス部が狭く積載する製品自動車の大きさが制限される。また、シングルタイヤとなるためバンク時に車体が接地することで頓挫する。	道路整備特別処置法 第十一条 道路整備特別処置法 施行令 第一条の七	国土交通省	重点要望項目

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200088	都道府県が所有する自動車の登録手続き等の際に発行する委任状の委任者(所有者)の明確化	登録名義人の表示等の取り扱いについて」昭和34年11月21日自管第122号	地方公共団体が所有する自動車の登録は、地方公営企業に属する自動車を除き、地方公共団体の長から発行された委任状を添付し申請している。	b		全国に共通する問題であるところ、地方公共団体における負担や、期待される効果等の実態について調査検討した上で、その導入の可否を判断することとする。		平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	b		調査対象が全国に及ぶことから平成16年度中を目途にその導入の可否を検討したい。	5113001	新潟県	11
z1200089	都道府県が所有する自動車の登録名義人表示の弾力化	登録名義人の表示等の取り扱いについて」昭和34年11月21日自管第122号	地方公共団体が所有する自動車の登録名義人は、地方公営企業に属する自動車を除き、地方公共団体の名称とする。	b		全国に共通する問題であるところ、地方公共団体における負担や、期待される効果等の実態について調査検討した上で、その導入の可否を判断することとする。		平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	b		調査対象が全国に及ぶことから平成16年度中を目途にその導入の可否を検討したい。	5113002	新潟県	11
z1200090	UN-ECE規則の採択の推進	道路運送車両法(自動車の装置)第四十一条	日本は1998年に「国連の相互承認協定」に欧州以外の国として初めて加入し、自動車の装置の基準である「国連の相互承認協定」に基づき協定規則(ECE規則)を積極的に採択しており、今年度末までに30規則を採択する予定である。 今後、今回の要望を含む国内外からの要望や安全・環境上の影響、基準調和による経済的効果等を考慮し、優先度の高いものから採択を行うこととしている。このため、日本からECE規則の改正を提案するなど、ECE規則を採択するために必要な条件を整えるための作業を積極的に行っている。	-	-	ECE規則の採択については、今後も国連や日EU基準認証専門家会合等を通じ、国内外関係者の意見を踏まえつつ、積極的に行っていくこととしている。		要望者より指摘のあった、日本が未採択の照明関係規則(R4, R20, R37, R48, R87, R98, R99, R112, R113)をすべての採択、安全を優先させる論理的結果として、R14、およびR16の包括的採択、さらに、他の重要な規則として、R43, R44, R46, R59, R90, R97, R103の採択について、それぞれ採択できない理由等についてお示しいただきたい。			R48については採択手続き中である。その他の項目については、ECE規則の技術的な要件が国内の交通事情と合致せず、ECE規則に所要の改正が必要であるため、現時点では採択できない。	5072061	欧州委員会(EU)	11
z1200091	JRコンテナ輸送の危険物品規制緩和	鉄道営業法第7条 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年官鉄保第86号、貨技第19号)	運送に当たり特別の設備を必要とする貨物については、鉄道事業者は、その設備がある場合に限り当該貨物の運送を引き受けることとされている。 青函トンネルの防災設備の実態を踏まえ、危険性を有する物について青函トンネルの通過を禁止又は制限をしている。	c, e	(なし)	青函トンネルは、延長約54kmに及び他に類を見ない長大トンネルであることから、危険性を有する物のうち、事故になった場合にトンネルの機能回復が著しく困難であると予想されるものや、現行の防災設備では対応不可能な事故となることが予想されるものについては、輸送の安全の確保の観点から青函トンネルの通過は不適切であると考えている。 なお、関門トンネルにおける危険性を有する物の輸送に関しては、特別の規制はない。		貴省回答中「危険性を有する物のうち、事故になった場合にトンネルの機能回復が著しく困難であると予想されるものや、現行の防災設備では対応不可能な事故となることが予想されるもの」の範囲の見直しについて検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	c	青函トンネルにおける危険性を有するものの通過に係る現行の規制は、当該トンネルの防災設備の実態を踏まえ、青函トンネル火災対策検討委員会「学識経験者、関係省庁、旧国鉄等から構成、昭和54年度から62年度までの間設置」のなかで検討した結果、設けられたものである。 この経緯から、防災設備の基本的機能が当時と比べて向上してない現状では、輸送の安全の確保の観点から現行の規制を維持する必要があると考える。	5079001	社団法人日本化学工業協会 規制緩和等検討部会	11	
z1200092	船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	船舶法 船舶登記規則	船舶法第1条の要件を満たす日本船舶の所有者は、船舶に関する権利変動を公示し、取引の安全を図るといふ私法上の目的を持つ船舶登記、及び船舶の国籍を証明し、行政上の取締り及び管理に資するといふ公法上の目的を持つ船舶の登録を行う。 船舶所有者は、商法第686条及び船舶法第5条及び附則第34条の規定により登記所に船舶登記を為し、船舶法第5条の規定により国土交通省地方運輸局等船舶登録事務取扱官署(以下「管海官庁」という)の船舶原簿に登録し、船舶国籍証書の交付を受ける。 船舶国籍証書は、船舶法第6条の国旗掲揚又は船舶の航行開始要件であるとともに、所有者の記載は商法第687条により船舶所有権について第三者に対抗することとなる。	a		現在、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、管海官庁から登記所へ変更登記の囑託(囑託制度)の創設を検討している。		管海官庁から登記所へ変更登記の囑託(囑託制度)の創設についての実施時期を明確化されたい。 要望は変更登記(登録)についてののみならず、船舶の登記及び登録の一元化を求めており、この点についての措置の可否を検討し、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	a	船舶登記規則(明治32年勅令第270号)及び船舶法施行細則(明治32年通信省令第24号)を改正し、平成16年4月1日から、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、管海官庁から登記所へ変更登記の囑託を行う制度の運用を開始する予定。なお、その他の手続きについては、私法上の権利関係を公示する制度である登記と船舶の個別的な識別と日本国の国籍を公示する登録の制度と差異があり、一元化は困難であるが、申請者の負担を軽減する観点から引き続き検討する。	5035008	社団法人日本船主協会	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200088	都道府県が所有する自動車の登録手続き等の際に発行する委任状の委任者(所有者)の明確化	5113	5113001	新潟県	11	都道府県が所有する自動車の登録手続き等の際に発行する委任状の委任者(所有者)の明確化		都道府県が所有する自動車の登録等の手続きの際に必要な委任状(所有者)の発行を知事から権限の委任を受けた地域機関の長とすることを求めるもの。		現在、当県の地域機関(出先機関)における公用自動車の新規登録、廃車手続き、使用者変更手続きの際に必要な委任状については、国の通知により地方公共団体の所有する登録名義人が地方公共団体とされていることから、知事印の押印が必要となっている。このため地域機関と本庁間で委任状のやりとりや事務手続きが必要となり、事務の効率化を妨げているため。	昭和34年11月21日付け 各陸運局長あて 自官第122号運輸省自動車局長依命通達(登録名義人の表示等の取り扱いについて) (4)(5)	国土交通省	詳細説明書 自官第122号運輸省自動車局長依命通達(写) 手続きの際に発行する委任状(様式) 別紙<参考>土地登記の場合の法務局への提出書類の記載例
z1200089	都道府県が所有する自動車の登録名義人表示の弾力化	5113	5113002	新潟県	11	都道府県が所有する自動車の登録名義人表示の弾力化		都道府県が所有する自動車の登録名義人の表示を地方自治体の定めた「物品管理職員」等の所属する組織名称でも登録を可能とするよう通達の改正を求めるもの。		現在、当県の地域機関(出先機関)における公用自動車の新規登録、廃車手続き、使用者変更手続きの際に必要な委任状については、国の通知により地方公共団体の所有する登録名義人が地方公共団体とされていることから、知事印の押印が必要となっている。このため地域機関と本庁間で委任状のやりとりや事務手続きが必要となり、事務の効率化を妨げているため。	昭和34年11月21日付け 各陸運局長あて 自官第122号運輸省自動車局長依命通達(登録名義人の表示等の取り扱いについて) (4)(5)	国土交通省	詳細説明書 自官第122号運輸省自動車局長依命通達(写) 手続きの際に発行する委任状(様式) 新潟県物品会計規則(抜粋)
z1200090	UN-ECE規則の採択の推進	5072	5072061	欧州委員会(EU)	11	UN-ECE規則の採択の推進		EUは長い間日本がUN-ECE規則を早期に採択することを要望している。日本が2003年度までに30の規則の採択を目指していることに留意する。EUは次の点を要望する。2003年度以後、年間の規則採択を大幅に加速する。採択の決定には、EUの優先順位を考慮する。すなわち、日本が未採択の照明関係規則(R4, R20, R37, R48, R87, R98, R99, R112, R113)をすべての採択、安全を優先させる論理的結果として、R14、およびR16の包括的採択、さらに、他の重要な規則として、R43, R44, R46, R59, R90, R97, R103の採択を望む。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 2.2.3.国際基準の促進/自動車 UN-ECE協定期限の採択 による。	国土交通省		
z1200091	JRコンテナ輸送の危険物品規制緩和	5079	5079001	社団法人日本化学工業協会規制緩和等検討部会	11	JRコンテナ輸送の危険物品規制緩和		JRで本州～北海道間 ISOタンクコンテナで危険物品・劇毒薬品を輸送する場合、関門及び青函トンネルが通れない。		トンネルを通れるようにすることにより、輸送の利便性(リードタイム、輸送手段当り)コスト面のメリットが大きい。	鉄道法 青函危険品」	国土交通省	
z1200092	船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	5035	5035008	社団法人日本船主協会	11	日本籍船の登記・登録の一元化		わが国においては、船舶のみ登記・登録の二元的制度のもとで煩雑な手続きが必要となっているので、登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。		日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時においては管海官庁から登記所への囑託により手続きが一元化されていること、航空機においては航空機登録法による航空機の登録と航空機抵当法による抵当権の登録が航空機登録令のもとに一元化されており、自動車においても同様の制度となっていることを踏まえ、船舶の登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。	船舶法、船舶登記規則	法務省 国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200092	船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	船舶法 船舶登記規則	船舶法第1条の要件を満たす日本船舶の所有者は、船舶に関する権利変動を公示し、取引の安全を図るといふ私法上の目的を持つ船舶登記、及び船舶の国籍を証明し、行政上の取締り及び管理に資するといふ公法上の目的を持つ船舶の登録を行う。船舶所有者は、商法第686条及び船舶法第5条及び附則第34条の規定により登記所に船舶登記を為し、船舶法第5条の規定により国土交通省地方運輸局等船舶登録事務取扱官署(以下「管海官庁」といふ)の船舶原簿に登録し、船舶国籍証書の交付を受ける。船舶国籍証書は、船舶法第6条の国旗掲揚又は船舶の航行開始要件であるとともに、所有者の記載は商法第687条により船舶所有権について第三者に対抗することとなる。	a		現在、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、管海官庁から登記所へ変更登記の囑託(囑託制度)の創設を検討している。		管海官庁から登記所へ変更登記の囑託(囑託制度)の創設についての実施時期を明確化されたい。 要望は変更登記(登録)についてのみならず、船舶の登記及び登録の一元化を求めており、この点についての措置の可否を検討し、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	a	船舶登記規則(明治32年勅令第270号)及び船舶法施行細則(明治32年通信省令第24号)を改正し、平成16年4月1日から、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、管海官庁から登記所へ変更登記の囑託を行う制度の運用を開始する予定。なお、その他の手続きについては、私法上の権利関係を公示する制度である登記と船舶の個別的な識別と日本国の国籍を公示する登録の制度と差異があり、一元化は困難であるが、申請者の負担を軽減する観点から引き続き検討する。	5035009	社団法人日本船主協会	11	
z1200093	限定近海船に係る船員配乗要件の早期明確化	船舶職員及び小型船舶操縦者法第18条、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令第2条	船舶に乗り組ませなければならない船舶職員の資格及び人数(配乗)は、船舶の大きさや推進機関の出力等の他に、その船舶の航行する区域を考慮して定めている。漁船以外の船舶の配乗については、船舶安全法に定める遠洋区域、近海区域、沿海区域及び平水区域の四つの航行区域に分けて定めている。	b		内航海運活性化のための方策について取りまとめた交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」(平成15年12月11日)において、近海区域と沿海区域の間に、船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域(先島圏内を含む沖繩関係については別途検討)の配乗を新たに設け、資格要件等を緩和することが盛り込まれた。この答申の実施のため、次期通常国会に提出を予定している船員法等の改正法案の施行に合わせて実施する予定。		平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	b	内航海運活性化のための方策について取りまとめた交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」(平成15年12月11日)において、近海区域と沿海区域の間に、船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域(先島圏内を含む沖繩関係については別途検討)の配乗を新たに設け、資格要件等を緩和することが盛り込まれた。この答申の実施のため、本通常国会に提出を予定している海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案の施行に合わせて実施する予定。 なお、実施時期については、要件等の緩和に伴う安全レベルの低下を回避し、航海当直基準を確実に遵守させること等により航行の安全を確保する必要があるため、船員労務官による監督権限の強化が図られることとなる「海上運送事業の活性化のための船員法の一部を改正する法律案」の施行に合わせて実施する必要がある。	5035007	社団法人日本船主協会	11	
z1200094	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し	海上運送法 船舶法等	日本の国籍を有する者等は、国際船舶を海外譲渡する場合には、譲渡日の20日前までに本省に譲渡届出とともに売買契約書を提出しなければならない。日本の国籍を有する者等は、船舶が国際譲渡により日本の国籍を喪失した場合は、譲渡日より2週間以内に、地方運輸局等船舶登録事務取扱官署(以下「管海官庁」といふ)に、売買契約書等を添付し抹消登録の申請をしなければならない。この場合、売買契約書等提出書類が英文により作成されている時は、事務の効率化から和訳の添付を依頼している。	a		国際船舶の海外譲渡の届出の際に提出された売買契約書を、必要とする管海官庁に送付することにより、抹消登録申請時の添付を不要とし、また、売買契約書等提出書類が英文により作成されている場合の和訳の添付を不要とすることで、規定の改正を準備中である。平成15年度中に措置し対応することで準備中である。						5035010	社団法人日本船主協会	11
z1200095	船舶の建造許可に当たっての手續きの一層の簡素化	臨時船舶建造調整法第2条及び第4条	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。	b	l	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。		平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	b	l	16年度中に商業的造船業における正常な競争条件に関する協定が発効した場合、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。	5035011	社団法人日本船主協会	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200092	船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	5035	5035009	社団法人日本船主協会	11	船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化		わが国においては、船舶のみ登記・登録の二元的制度のもとで煩雑な手続きが必要となっているので、登記・登録に共通する変更事項についても、二度の手続きが必要となる。速やかに変更時の手続きの一元化を実現すること。		既に登録済の船舶において船舶原簿と船舶登記簿に変更があった場合、両者共通の事項については、変更登録を行った管海官庁から登記所への囑託による変更登記の方法等を採用することにより、実質的な一元化を図る方向で法務省・国土交通省間での協議が進められているとのことだが、速やかに変更時手続きの一元化を実現すること。	船舶法、船舶登記規則	法務省 国土交通省	
z1200093	限定近海船に係る船員配乗要件の早期明確化	5035	5035007	社団法人日本船主協会	11	限定近海船の船員配乗要件の早期具体化		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航行区域(限定近海)が措置されたが、区域に対応した船員配乗要件が規定されていないのを早期に具体化すべきである。		内航船舶の航行区域(沿海区域)は、原則として離岸距離20海里以内の水域とされている。本規制によると、地理的形状により、発着地間の最短距離を直線航行できなくなることから、航海距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とするなど内航海運の運航効率を著しく低下させている。船舶安全法では、内航船舶の設備・構造も近代化され、安全性も向上していることとして、直線航行が可能な所謂「限定近海船」として平成13年10月に措置されている。しかし、現状の船舶職員の配乗(人数・資格)については、船舶安全法上の「限定近海区域」のような区分がないため、船舶安全法に定める航行区域での航海が事実上不可能となっている。	船舶職員法施行令第2条	国土交通省	
z1200094	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し	5035	5035010	社団法人日本船主協会	11	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し		国際船舶を海外に譲渡する場合、海外譲渡届とともに売買契約書の添付が求められている。さらに、運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が必要とされている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とすること。また、国際化の流れに鑑み、登録抹消時に、運輸局に提出する書類のうち、英語を正文とする売買契約書・受渡議定書・委任状については、和訳の添付を不要とすること。		海上運送法第44条の2に規定される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おり、併せて運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が求められている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とする方向で検討中とのことだが、速やかに実現すること。また、国際化の流れに鑑み、登録抹消時に、運輸局に提出する書類のうち、英語を正文とする売買契約書・受渡議定書・委任状については、和訳の添付を不要とすること。	海上運送法44条の2、船舶法14条等	国土交通省	
z1200095	船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化	5035	5035011	社団法人日本船主協会	11	船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化		船舶の建造許可申請手続きの簡素化については、現在検討が進められているOECD造船協定が発効した際に、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とのことであるので、同協定発効後速やかな見直しをお願いしたい。		当該規制は、我が国の国際海運の健全な発展に資することを目的とした臨時船舶建造調整法(昭和28年)法に基づき、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90m以上で、遠洋区域又は近海区域を航行区域とする鋼製の船舶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。」とされているものである。本法制定時には意義があったものと思われるが、近年の近隣諸国の造船所の発展もあり、わが国においてのみ本法に基づき需給調整を行うことの意義は、もはやないものと思われる。	臨時船舶建造調整法第2条及び第4条	国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200096	船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の廃止を含む抜本的な見直し	海上運送法施行規則第23条の15第3項、同第23条の16、船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令第3条等	左記法令に則り、船舶運航事業者より各種報告・届出がなされている	b		各種手続きに係る電子化・ワンストップ化の利用状況、各省庁間における情報の共有の実行可能性について、検討・調整し、結論を得た上で、適正に対応する予定。 また、船舶運航事業者の負担軽減の観点から、報告書等の簡素化・整理を検討・調整し、結論を得た上で、適正に対応する予定。		平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期を示されたい。	b		本事項については、要望の具体化が必要であるところ、現在、要望主体との間で要望事項の具体化に向け、当方より提案を行なうなど、検討調整中である。今後、引き続き要望主体と検討調整を行い、結論を得た上で適切に対応する予定。	5035012	社団法人日本船主協会	11
z1200097	内航タンカーに係る20海里航行規制の緩和	船舶安全法施行規則第1条7項 船舶職員及び小型船舶操縦者法第18条、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令第2条	船舶安全法体系では、航行区域として平水区域、沿海区域、近海区域等の航行区域を定め、かつ、航行区域に応じた船舶の構造、設備基準を定めている。沿海区域は、基本的には距岸20海里であり(20海里を超える海域も相当存在する)、その基準は、近海区域に比べ、比較的穏やかなものとなっている。 また、船舶に乗り組ませなければならない船舶職員の資格及び人数(配乗)については、船舶の大きさや推進機関の出力等の他に、その船舶の航行する区域を考慮して定めている。 漁船以外の船舶の配乗については、船舶安全法に定める遠洋区域、近海区域、沿海区域及び平水区域の四つの航行区域に分けて定めている。	b		沿海区域については、規制緩和の一環として、平成8年に全国的に大幅に見直し、内航船の輸送効率化等を図るため、20海里を超える航路も沿海区域として拡大した(措置済み)。さらに、近海区域のうち、主要内航航路を含む区域(距岸100海里程度)を限定近海区域として新たに設定し、平成7年から平成13年にかけて大幅に基準を緩和するなど、内航船に対する規制緩和には前向きに取り組んでいる。 また、内航海運活性化のための方策について取りまとめた交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について(平成15年12月11日)」において、近海区域と沿海区域の間に、船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域(先島圏内を含む沖縄関係)については別途検討)の配乗を新たに設け、資格要件等を緩和することが盛り込まれた。この答申の実施のため、次期通常国会に提出を予定している船員法等の改正法案の施行に合わせて実施する予定。		先島圏内を含む沖縄関係」を含め、平成16年度中に実施することの可否について検討され、実施時期及び実施までのスケジュールを具体的に示されたい。	b		内航海運活性化のための方策について取りまとめた交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について(平成15年12月11日)」において、近海区域と沿海区域の間に、船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域(先島圏内を含む沖縄関係)については別途検討)の配乗を新たに設け、資格要件等を緩和することが盛り込まれた。この答申の実施のため、次期通常国会に提出を予定している海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律案の施行に合わせて実施する予定。 なお、実施時期については、要件等の緩和に伴う安全レベルの低下を回避し、航海当直基準を確実に遵守させること等により航行の安全を確保する必要があるため、船員労務官による監督権限の強化が図られることとなる「海上運送事業の活性化のための船員法の一部を改正する法律案」の施行に合わせて実施する必要がある。	5021211	社団法人日本経済団体連合会	11
z1200098	引火性危険物積載船に係わる規制の緩和	港則法第6条、第23条 大型液化ガスタンカー及び大型液化ガスタンカーバースの安全防災対策(昭和60年8月27日、保安令第114号 保安防第53号) 特定港における夜間入港制限の緩和」及び「危険物積載船のレーダー試運転制限の緩和」について(平成13年3月27日、保安令第21号)	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。夜間着岸については、危険物荷役許可に際して考慮しているところである。 函館港、京浜港、大阪港、神戸港、関門港、長崎港及び佐世保港への夜間入港に際しては、港長の許可を受けなければならない。	c		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、操縦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危険性が高い。また、引火性危険物積載船が座礁、衝突等の海難を引き起こした場合、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あり、かつ、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である。このような観点から、夜間着岸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係る実施体制を確立していただく必要がある。 引火性危険物積載船の夜間着岸は行われておらず、夜間入港許可の対象となる事案はない。		引火性危険物積載船の対象や要件を限定したうえで夜間着岸やその包括許可の可否について検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	C		引火性危険物積載船の夜間着岸については、昼間に比べ危険性が高く、発災時の初動対応も困難が予想されることから、昼間以上の特別な安全対策が必要となるが、各港の岸壁ごとあるいは船舶ごとに状況が異なることから、一律の安全対策を策定することは困難である。 したがって、引火性危険物積載船の夜間着岸の実施に向けては、個々の岸壁ごとに、周辺環境、危険物の種類・数量、対象船舶の船型等を具体的に検討し、安全性が十分に担保できる安全対策が可能か否か検討を行った上で危険物荷役許可申請を行って頂く必要がある。	5021212	社団法人日本経済団体連合会	11
z1200099	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了	内航海運組合法第8条、第12条、第57条 内航海運暫定措置事業規程第30条	内航海運暫定措置事業は、スクラップ・アンド・ビルト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。	c		内航海運暫定措置事業は、収支相償った時点で終了することとなり、今後の建造納付金額及び解撤交付金申請額が不明である現時点においては、同事業の適用期間の明示は不可能である。 また、早期に同事業を終了した場合、現時点ではソフトランディング施策としての役割が未だ果たせていないことに加え、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、内航海運業者間の公平性の確保の問題が発生するとともに、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。		内航海運暫定措置事業の早期終了に向けた取り組みについて具体的に示されたい。 当該取り組みを踏まえた実施時期の明確化の可否について再検討され、実施時期を示されたい。	c		早期に内航海運暫定措置事業を終了した場合、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、内航海運業者間の公平性の確保の問題が発生するとともに、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り、同事業の早期終了は適当でない。ただし、解撤等交付金交付の対象となるのは、平成10年まで実施されていた船腹調整制度により建造された船舶であって船齢15年以下のものに特定されており、交付金の単価を年々低減させることにより、交付金の交付総額を抑制し、事業の適用期間が不必要に長期化しないような措置が講じられているところ。 しかし、今後の建造納付金納付額及び解撤交付金申請額が不明である現時点においては、同事業の適用期間の明示は不可能である。	5021213	社団法人日本経済団体連合会	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200096	船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の廃止を含む抜本的な見直し	5035	5035012	社団法人日本船主協会	11	船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の廃止を含む抜本的な見直し		船舶運航事業者に対する各種報告書・届出等について更なる簡素化を図るべきである。		船舶運航事業者には、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を図れば更なる簡素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。	海上運送法等	国土交通省	
z1200097	内航タンカーに係る20海里航行規制の緩和	5021	5021211	社団法人日本経済団体連合会	11	内航タンカーに係る20海里航行規制の緩和		内航タンカーの20海里航行規制を緩和すべきである。		20海里内運航の規制がある為、内航タンカーの運航は目的地に対し最短経路を設定できず遠回りとなっており、輸送時間及び燃料費等の面でロスが発生している。 内航船使用燃料の減少による環境改善(排出CO2減少)、離島等への石油製品の安定供給、内航輸送の効率化(航海距離の削減)などの効果が期待できる。 今日では、船舶仕様についても、近海船と沿海船に大差はなく、近海船に義務付けられている無線設備についても、通信インフラの整備が進み、沿海船についても代替通信手段が完備されている。 離島及び沖縄と本土間の輸送については、別途近海資格船が必要となり、その確保に余分なコストが発生している。 近海船の建造、または沿海船から限定近海船への改造は、船舶設備及び救命・消防設備の仕様が沿海船に比べ過大となり、建造費または改造費が多額となる。 近海船及び限定近海船の船員の配乗は、沿海船の配乗より上級免許保有職員の配乗が必要となり、船員費用が増大する。	船舶安全法施行規則第1条第7項	国土交通省	船舶はその船舶の保有する資格により航海できる海域が制限されており、内航タンカーの運航に関しては、沿岸から20海里までを線で囲んだ海域より速い海域は航海できない(20海里航行規制)。一方で、離島及び沖縄と本土間の輸送について近海資格船が必要となる。
z1200098	引火性危険物積載船に係わる規制の緩和	5021	5021212	社団法人日本経済団体連合会	11	引火性危険物積載船に係わる規制の緩和		夜間着積については、投光機の使用等、一定の条件のもとで日没後の着積を許可すべきである。 また、外航タンカーの夜間入港についても、夜間入港安全対策の事前提示による包括許可を認めるべきである。		現行、日没後の離積については許可されていることから、棧橋の夜間照明設備等一定の条件を満たすことを条件に、日没後の着積についても可能とすることで、棧橋利用の効率化や、船舶運航の効率化が図られ、わが国港湾の国際競争力向上も期待できる。 外航タンカーの夜間入港については、次の安全対策改善に向けた多方面からの取組みにより、対応可能と考える。オイルタンカーの船舶構造変化(ダブルハル化)、レーダー装置等安全確保・危険防止装置の発達、GPS装置等船舶位置確認装置の精度・性能向上ISMコード導入による船舶安全管理の向上、棧橋照明設備の改善等。 船舶運航効率化による必要船舶の減少により、将来の船員不足対策となるほか、引火性危険物積載船の湾内停泊時間を短縮でき、港湾の安全対策に資する。	港則法第23条、第6条他、海上交通安全法第23条、同施行規則第15条「航行安全指導集録」(改訂20版)(平成15年4月)「大型液化ガスタンカー及び大型液化ガスタンカーバースの安全防災対策」(昭和60年8月27日、保安第114号の2 保安防53の2)	国土交通省	引火性危険物積載船については、平成7年度より一定の基準を満たしていれば、日没後の荷役開始が可能になったが、日没後の着積は禁止されている。 外航タンカーの夜間入港についても、引火性危険物積載船については、事前提示による包括許可が認められていない。
z1200099	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了	5021	5021213	社団法人日本経済団体連合会	11	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了		内航海運暫定措置事業の適用期間を明示し、できる限り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。		S&Bによる船腹調整に代わり、内航海運暫定措置事業が導入されたが、建造者は建造等納付金の費用負担があり、新船建造コスト負担が大きし、わが国産業の国際競争力を強化する観点からも、当該暫定措置事業を早期に終了させ、新船建造に係るコストアップを抑制する必要がある。 近代化への早期転換により、輸送効率の向上が期待できる。	内航海運組合法第8条、第12条、第57条「規制緩和推進3か年計画(再改訂)(平成12年3月閣議決定)内航海運暫定措置事業規程(平成10年5月運輸大臣認可)	国土交通省	内航海運暫定措置事業は、船腹調整事業の解消に伴い、引当資格が事実上無価値化することによる経済的悪影響を考慮し、1998年5月に導入された。同事業は、船舶を解撤する事業者に交付金を交付するとともに、新たに船舶を建造する事業者から納付金を納付させ、交付金の原資とすること等を内容とするものである。1999年3月の規制緩和推進3か年計画において、「できるだけ短い一定期間に限って暫定措置事業を導入する」旨が明記されているが、暫定措置事業規程には、具体的な適用期間が明示されていない。また、2002年4月にまとめられた「次世代内航海運ビジョン」において、同事業についてはシンデレラプロジェクトの実施、運営方法の見直し等を円滑かつ着実に実施していくことが必要とされている。

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200100	日本の国際空港における発着枠の配分方法の見直し	なし(ATAガイドライン及びIATAの了解したルール)	我が国の混雑国際空港における発着枠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もとづき、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中立的に行っている。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。			制度の現状で述べたとおり、政府の規制改革の問題ではないと認識している。						5072041	欧州委員会 (EU)	11
z1200100	日本の国際空港における発着枠の配分方法の見直し	なし(ATAガイドライン及びIATAの了解したルール)	我が国の混雑国際空港における発着枠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もとづき、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中立的に行っている。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。			制度の現状で述べたとおり、政府の規制改革の問題ではないと認識している。						5072042	欧州委員会 (EU)	11
z1200101	国際航空貨物輸送に係るチャーター規制の緩和の見直し	運輸省航空局長通達 (空国第 544号 昭和 57年 9月 28日) 国際線チャーターの要件について	輸送サービスの販売、取りつき又は勧誘に従事する者は、自己の財物の輸送を行う場合を除き、用機者になることができない。単一の用機者が航空機の全容量を借り切り、貸切料金の全部を負担しなければならない。	c		国際貨物輸送は緊急時等を含め、現在の定期便、チャーター便の運航により対応できているため、また、国際航空業務は、二国間航空協定等に基づき、相互主義の観点から運営されているが、フォワーダーチャーターの運航については諸外国において一般的な認められていない。		貴省回答には、 「フォワーダーチャーターの運航については、アジアでは、韓国、台湾、香港、シンガポール、インドネシアなど、欧米でも、アメリカのほかカナダ、イギリス、オランダ、ドイツ、イタリアなどで認められている。 「二国間協定等に基づき、相互主義の観点から運営されている」との説明は、チャーター便には関係のない説明である。 現在の定期便、チャーター便の運航により対応できている」という回答は、緊急時に輸送網が断絶した場合等における輸送需要に応じるためフォワーダーチャーターが必要とする要望に十分答えていない。 等の指摘がある。これを踏まえ、日米間以外におけるフォワーダーチャーターや複数フォワーダーによるスプリットチャーター等について改めて検討されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	b		定期便等では対応できない大規模な緊急事態や荷主の突発的な輸送需要に対応するため、フォワーダーチャーターに係る規制緩和を実施することとし、平成 16年中にその具体化のための結論を得る。	5016001	社団法人航空貨物運送協会	11
z1200102	中型航空機の事業運航基準の見直し	航空法	航空法令等において、航空運送事業者に対して課せられている運航上の安全基準は、原則として当該航空機の最大離陸重量が 5.7t (回転翼機にあっては 9.08t) を境に異なるものとなっている。	c		航空法令等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る。現時点において具体的な要望の趣旨が明らかでないため、具体的な対応の検討は困難である。		貴省回答によれば、運航上の安全基準は、国際民間航空条約附属書に定める国際標準に準拠し、当該航空機の最大離陸重量が 5.7t (回転翼機にあっては 9.08t) を境に異なるのが原則とのことであり、例外を認めることは不可能ではないと考える。また、中部国際空港開港後の名古屋空港についてもビジネスジェットを中心とした空港として再生させる必要性が高い。これらを踏まえ、例外的に 5.7t 以上の最大離陸重量の航空機 (中型航空機) の新たな安全基準区分を認めることの可否について検討されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	c	l	安全基準は様々な項目に分かれており、また、事業区分や航空機の重量等に応じて決められていることから、安全基準を見直す場合にもどのような項目について過剰負担となっているか要望内容を明らかにしていただく必要がある。 要望内容が明らかになれば、新たな区分を創設する必要性について検討したい。	5021221	社団法人日本経済団体連合会	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200100	日本の国際空港における発着枠の配分方法の見直し	5072	5072041	欧州委員会 (EU)	11	成田空港の輸送力最大化に向けた規制等の見直し		規制改革プロセスの目的に沿って、成田空港において、特に新滑走路開設後、滑走路の輸送力の割り当てについて、不要な硬直性または障害を避けるために必要な措置を日本政府が実施することを、EUは要求する。このことは、新滑走路には移行できない長距離便の、長い方の滑走路の利用を促進することによって、全体の輸送力を最大限にすることを含む。短距離便の新滑走路への移行は、必要ならば強制的な策をもって、さらに促進されなければならない。 また、成田空港における発着枠に対する市場の需要を満たすため、割り当て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はできる限り見直されなければならない。		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.7.1.運輸 / 航空輸送による。		国土交通省	
z1200100	日本の国際空港における発着枠の配分方法の見直し	5072	5072042	欧州委員会 (EU)	11	発着枠割当てに係るIATAガイドライン準拠に向けた規制改革の徹底		日本の空港における発着枠の割り当ては、IATAガイドラインに準拠し、透明性があり、公正で公平な発着枠割り当て制度に従って行われなければならない。日本の国際空港における発着枠割り当て手続きに関して、発着枠コーディネータに、空港の運用上の制約に配慮しながら、市場の需要によりよく対応できる自由を与えるために、徹底的な規制改革を実施すべきである。		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.7.1.運輸 / 航空輸送による。		国土交通省	
z1200101	国際航空貨物輸送に係わるチャーター規制の緩和	5016	5016001	社団法人航空貨物運送協会	11	国際航空貨物輸送に係わるチャーター規制の緩和		日米間を除き「オウンユース」しか認められていない国際航空貨物チャーター規制を緩和して、利用航空運送事業者(フォワード)によるチャーターや、複数のフォワードによるチャーターも認める。	国際航空貨物をフォワードチャーターで輸送することにより、荷主の突発的な輸送需要や大規模な緊急事態での輸送需要に対応する。	日米間を除き、国際航空貨物は、1社が1機を貸し切るオウンユースチャーターしか認められていない。このため、荷主企業の突発的な輸送需要や、大規模な港湾ロックアウトなどの緊急事態における緊急の輸送需要に対応できない。アジア諸国や欧米の主要国の多くでは、フォワードチャーターが集荷した混載貨物を輸送するフォワードチャーターや複数の荷主が1機を分割してチャーターするスプリットチャーター等が認められている。また、我が国においても国際航空旅客輸送の分野では規制が大幅に緩和されて、弾力的なチャーター運輸が出来ることになっており、貨物チャーターの分野と際違ったインバランスをなしている。	航空局通達(空国第445号 昭和57年9月28日 国際線チャーターの要件について)	国土交通省	航空貨物のフォワードチャーター規制の緩和(要望)
z1200102	中型航空機の事業運航基準の見直し	5021	5021221	社団法人日本経済団体連合会	11	中型航空機の事業運航基準の見直し		事業運航基準について、飛行機の重量・座席数・運航目的によって細分化しより運航実態に則したものに早急にすべきである。		陸上交通に於いては、路線バス・貸切バス・タクシーと区分されているが、航空交通についても、ビジネスチャンスの拡大、経済の活性化という観点から、同様に実態に則した区分けが必要である。 中型飛行機の事業運航の特性や内容に則した事業基準を講じなければ、中型飛行機事業の将来的発展が望めない。	航空法 航空法施行規則 運輸規程審査要領	国土交通省	現在、飛行機の航空運送事業運航基準は、最大離陸重量5.7トン以上のものについては単一の基準しかない。このため、ビジネスジェット機等の中型飛行機も、大型旅客機と同等の運航基準を求められる為、制約が多く支障を来している。

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200103	ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和	航空法第97条第2項 航空法施行規則第203条第2項 航空法施行規則第205条	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。	c		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、緊急事態発生の場合、出発地での地上支援者による監視のみでは、迅速な対応を実施することができなくなる事態も想定される。さらに、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、最低安全高度等の運航に係る各種の規制についても当局として飛行計画を承認した上で適宜指導する必要がある。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。	国土交通省令で定める場合には、出発後に、航空機に搭載した通信機を用いて飛行計画を通報することができることとするよう航空法を改正(平成15年第156回通常国会/平成16年1月施行)している。この措置により、当該要望が目的としている通報のための時間とコストの削減に関し、安全に配慮しつつ同様の効果が得られるものと考えている。	貴省回答によれば、9kmの範囲を超えた飛行は、緊急事態発生の場合、出発地での地上支援者による監視のみでは、迅速な対応を実施することができなくなる事態も想定されるところであるが、9kmを超えた場合ただちにこのような事態となることは考えにくい。また、機材の性能も向上し、ローカル飛行場の監視体制も確立されている。これらを踏まえ、半径9kmの範囲を超える飛行(18km以下でも可)についての飛行計画提出義務の免除の可否について改めて検討されたい。上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	c	以下の理由により、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は困難であると考えられる。 1.現状においては、半径9kmの範囲内の飛行について飛行計画の通報義務を免除しているところである。この半径9kmの範囲は、国際民間航空条約第11附属書に定められた管制圏の範囲にならって定められたものであるが、管制圏は、見通し距離の範囲内、すなわち目視で飛行場管制を行うことができる範囲として定められているものである。したがって、目視により行うことを基本としている場外離着陸場における地上監視についても、半径9kmの範囲とすることが合理的である。 2.近年航空機の性能向上等から、機外吊下げによる物資輸送等が行われるようになってきているが、これらは、一般的には、地上における輸送等に困難を伴う山岳地帯において経営上成立する運航形態である。しかしながら、山岳地帯で緊急事態が発生した場合、個人や一企業による監視や捜索救難活動には限界があり、組織的な捜索救難活動を迅速に発動することが重要である。運航者の自助努力によって対応可能な範囲は、目視監視、現場の人員体制、通信手段等の制約を考慮すれば、見通し距離である半径9kmの範囲が限度であり、この範囲は、航空機の性能向上により左右されるもので	5021222	社団法人日本経済団体連合会	11	
z1200103	(上記の続き) ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和										3.昨年、航空法を改正し飛行計画の通報義務に関する規制緩和を行ったところであるが、この結果、場外離着陸場に通信手段がない場合には、半径9kmの範囲を超える飛行であっても、出発した後に航空機に搭載されている無線通信機を用いて飛行計画を通報すればよいこととなった。 航空業界の規制緩和要望を受けて実施したこの措置により、飛行計画の通報に係る経済的コストの削減が既に実現しており、これに加えて、さらに半径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たとしても、新たなコスト削減効果はないと思われる。 また、飛行計画通報事務から解放され、業務に専念可能となり安全性が向上する」との指摘であるが、場外離着陸場に通信手段がある場合には、飛行開始前に操縦士又は地上監視員がその通信手段により飛行計画を通報すればよ(安全性には何ら関係がない。また、場外離着陸場に通信手段がない場合には、上記の改正航空法の規定にしたがい、操縦士等が航空機に搭載されている無線通信機を用いて飛行計画を通報することとなるが、無線通信機による通信は日常的に行われるものであり、安全阻害要因となる程度の作業ではないと思われる。	5021222	社団法人日本経済団体連合会	12
z1200104	国際貨物航空輸送の「重量換算率」の設定における透明性の確保	航空法第110条第2号、第111条	申請された協定等が、上記の基準に適合するかを判断のうえ、認可することとしている。	e		本件の重量換算率は、IATAにおいて定められた協定であり、荷主の利益を不当に害するなど、左記の基準に従い照らして問題があれば不認可とすることも可能となっているため、新たな組織の設置は必要ないものと考えられる。						5111028	社団法人日本自動車工業会	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)	
z1200103	ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和	5021	5021222	社団法人日本経済団体連合会	11	ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和		ヘリコプターによる農業散布、機外吊り下げ(スリング作業)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、散布飛行、スリング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。業務の現状に合わせ、飛行計画を通報する距離は、従来の倍の当該地より半径18kmを超える飛行の場合とすべきである。		農業散布、物資スリング飛行は業務の特殊性もあり、ローカル飛行である。飛行監視体制は運航会社とその任務を負っている。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活動を迅速に行うことである。ローカル飛行の監視体制は確立されており、飛行計画通報を通報する必要はないと思われる。また、山岳地等のローカル地域では、通報手段の確保、通報に多大な時間、コストを要しており、通報義務の緩和により、所轄官庁、運航会社ともに業務量が軽減する。また、運航会社は通報する業務から開放され、飛行業務に専念できることにより、安全性が増す。	航空法第97条 航空法施行規則第203、第204条	国土交通省	航空機の機長は、飛行に先立ってフライトプラン(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、航空法79条但し書きの許可を受け、当該離着陸場を離陸し、当該地を中心として半径9km以内を飛行し、かつ当該離着陸場に着陸する場合には、飛行計画を通報する必要はない。	
z1200103	(上記の続き) ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和	5021	5021222	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和						国土交通省		
z1200104	国際貨物航空輸送の「重量換算率」の設定における透明性の確保	5111	5111028	社団法人日本自動車工業会	11	国際貨物航空輸送の「重量換算率」の設定における透明性の確保		「ATAの通知の受け皿となり、通知内容について荷主や有識者等の意向を汲み取るような専門の部局を、国土交通省に設置いただきたい。		航空貨物の運賃は、「重量換算率」をもとに重量と容積のうち大きいほうで決まる。例えば、重量はないが容積が大きい場合は容積をもとに、容積はないが重量が大きい場合は重量をもとに運賃が決定する。現在、この「重量換算率」は、国際航空運送協会(ATA)が設定しているが、当換算率を変更する際は、各国政府に通知したことで事実上認可されたものとされており、換算率設定における透明性がない。	物流コストを左右する「重量換算率」が、通知のみで変更されることは不合理であり、国土交通省に専門の部局を設置すべきである。	現在は無し	国土交通省	重点要望項目

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200105	東京国際空港における小型機離着陸規制の緩和	航空局長通達空航第329号 昭和44年8月14日	現在、座席数60席以下の小型航空機については、羽田空港への乗り入れを認めていない。	c		羽田空港における発着容量に制約のある現時点においては、空港の効率的な使用、利用者利便の観点から、現時点で、これを認めることは困難である。		回答では、発着容量の制約のある現時点においては対応不可とされているが、現段階においてはいかなる代替措置も不可能なのかについて再検討するとともに将来的な容量拡大による対応の可能性について検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	b		現在計画されている羽田空港の再拡張工事が完成し、供用開始(2009年を目標)された場合には、大幅に発着枠が増加することとなるので、小型機の乗り入れの可能性について、検討していきたい。	5114001	兵庫県	11
z1200106	ドクターヘリ用の非公共ヘリポート申請に係る手続の緩和	航空法第39条第2項	国土交通大臣は、飛行場の設置の許可に係る審査を行う場合には、公聴会を開き、当該飛行場の設置に関し利害関係を有する者に当該飛行場の設置に関する意見を述べる機会を与えなければならない。	c		飛行場(ヘリポートを含む。以下同じ。)の設置に当たって行われる公聴会は、飛行場の設置により騒音問題の発生、建築制限、事故の可能性等周辺の住民等の利益を阻害することがあることから、当該飛行場の設置による利害関係者の意見を広く聞くことにより、国土交通大臣が適正な判断を行うことを目的としている。このような公聴会の目的に鑑みればドクターヘリ用のヘリポートであることをもって公聴会を免除することは適切ではない。		要望によれば、非公共用ヘリポートの設置に対し、必要以上に執拗なクレームが見られることである。また、その一方で、毎月県部局、医療機関、救命士等が集まり事後検証しているとのことである。したがって、このような事後検証手続の確立等を要件として、公聴会の開催手続を簡素化することについて検討されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	c	飛行場(ヘリポートを含む。以下同じ。)設置の際の公聴会は、国土交通大臣が飛行場の設置許可を行うに際し、適正な判断を行うことができるよう利害関係者に等しく意見を述べる機会を与えるために行っているもの。 飛行場設置には、建築制限、騒音問題の発生等周辺の住民への不利益が伴う場合があり、事後的な対策では手遅れな場合もあるため、設置についての意見聴取は、許可を行う前に行っておく必要がある。 また、一部の利害関係者による事後検証手続を公聴会の代替措置とした場合、飛行場の設置許可に対し意見を述べる機会が与えられない利害関係者が出てくるため、国土交通大臣は当該飛行場の設置許可の判断を適正に行うことができない。 このことから、県部局、医療機関、救命士等一部の関係者からなる事後検証手続を公聴会の代替措置として取り扱うことはできない。	5139001	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	
z1200107	ドクターヘリの自主的運行の容認	航空法第79条、第80条、第81条、第81条の2 航空法施行規則第176条	事故等に際し、捜索又は救助のために行う航行については、航空法第79条(離着陸の場所)同法第80条(飛行の禁止区域)同法第81条(最低安全高度)については、国土交通省令で定める航空機については、その適用が除外される。 航空法施行規則第176条においては、消防、警察、防衛庁等公的機関が行うもの、当該公的機関の依頼又は通報により捜索又は救助を行うもの、と定められている。	c		ヘリコプター運航会社が運航主体となるドクターヘリ運航については、安全確保のため、医療機関、運航者、消防機関等との間で必ず実施要領を設け、組織的な安全管理体制を構築することが必要とされており、引き続き、これらの関係機関との緊密な連携が必要。	航空法第81条の2の特例は、航空法施行規則第176条の規定にもとづき、消防機関等の依頼又は通報により救助等を行う航空機に適用される。要請の記録は、当該特例の必要要件にはなっておらず、ご指摘の「消防本部が大混乱時に要請記録が残らなくなるため、運航規程違反に問われる」ということにはならない。	要望によれば、大事故時等、事前の要請を待っていては救える命も救えない場合も想定されることである。したがって、緊急の場合等一定条件下における事後要請(通報)の容認など手続きの弾力化の可否について検討されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	d	現行の航空法においても、ドクターヘリは、出発後であっても、最低安全高度以下の飛行及び飛行場以外の場所での着陸以前に消防機関等から依頼又は通報があればよい。	5139002	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	
z1200108	ドクターヘリの運行に係る飛行禁止区域の見直し	航空法第95条	航空機は、航空交通管制圏においては、当該航空交通管制圏に係る飛行場からの離陸及びこれに引き続き飛行(当該航空交通管制圏外に出た後再び当該航空交通管制圏において行なう飛行を除く。)当該航空交通管制圏に係る飛行場への着陸及びその着陸のための飛行以外の飛行を行ってはならない。ただし、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。 なお、中日本航空株式会社等と名古屋空港事務所との間で、安全と秩序ある運航の確保及び円滑で効率的な事業を推進することを目的とした運用要領を制定し、ドクターヘリの運航が実施されている。	d, e		航空交通管制圏は、基本的に離着陸する航空機が比較的多い飛行場及びその上空における航空交通の安全を目的として設定されていることから、原則として、飛行場に係る離着陸を目的とした飛行を対象としている。しかしながら、飛行場に係る離着陸以外を目的とした飛行については、ただし書きにおいて国土交通大臣の許可を受けて飛行が可能であり、当該飛行が禁止されている訳ではない。更に、航空機の優先的取扱いに係る管制方式は、別途定められている。現在のドクターヘリに係る運用要領の内容に問題があるのであれば、当該運用要領に記載しているとおり、内容について協議して頂きたい。		要望は、緊急時において管制圏内におけるドクターヘリの最優先運航を確保してほしいというものであり、貴省回答にある優先的取扱いに係る管制方式において、緊急時におけるドクターヘリの運航を最優先に取り扱うこととする等、許可手続きのさらなる弾力化の可否について検討されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	d	管制業務は航空機相互間の衝突を予防し、航空交通の秩序ある流れを維持し促進するために実施している。この目的を踏まえた上で、現在の管制方式において緊急時におけるドクターヘリの運航は、貴殿の要請で言うところの「最優先」と考えている。また、空港周辺における航空機の安全運航を確保するためには、許可を省略することは困難であると考えている。	5139003	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200105	東京国際空港における小型機離着陸規制の緩和	5114	5114001	兵庫県	11	東京国際空港における小型機離着陸規制の緩和		東京国際空港で実施されている小型機離着陸規制の緩和(羽田・但馬便1便の確保)	羽田・但馬路線を開設し、地域航空システムの充実を図る。	本県が全国に先駆けて通勤用空港として整備したコウノトリ但馬空港においては、最も需要が多く航空特性が発揮できる羽田空港への直行便を実現し、但馬地域と首都圏との交流を活性化することにより、地域の活性化を図ることが地域の悲願である。しかしながら、滑走路長が短い但馬空港においては、羽田空港への乗り入れには小型機による運航が必要不可欠であり、早期に羽田小型機離着陸規制の緩和を実現する必要がある。(経緯、別紙参照)	航空局通達 空航第392号(昭和44年8月14日)「東京国際空港における小型機の規制について」	国土交通省	添付資料(羽田空港小型機離着陸枠の確保の経緯)
z1200106	ドクターヘリ用の非公共ヘリポート申請に係る手続の緩和	5139	5139001	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		現在愛知医科大学のドクターヘリは臨時ヘリポートで運用されているが、近い将来非公共用ヘリポートを構築する予定である。救急を行っている病院の周辺にはどこにも救急車のサイレン騒音等に執拗にクレームをつける輩がいる。愛知医科大学のドクターヘリは輝かしい成果を上げているが、非公共用ヘリポートの申請をするに当たり公聴会無しでの申請が認められるべきである。当然ヘリポートとしての要件を満たしていることが前提条件であるが、更に毎月全ての関係者が集まり事後検証会を行っているところに限定されるべきである。	ドクターヘリによる重篤患者の救命救急事業	現在既に海外の事例にも遜色ない実績を上げてきているが更に成果を上げて行くものと期待されている。更なる運用の円滑化のため屋上非公共用ヘリポートの計画があるが、執拗にクレームをつける一部の輩のために折角の社会に定着した社会システムが立ち行かなくなれば大変な損失である。現在も彼らと病院事務局は涙ぐましい努力はされているが、非公共用ヘリポート申請時公聴会無しでの申請が認められるべきである。当然大義名分が必要であるが、毎月県部局、医療機関、救命士等が集まり事後検証しておりこれにより公聴会に換えたい。	航空法 39条 申請の審査審査を行う場合に公聴会を開くこと	国土交通省	1.愛知ドクターヘリ運航要領 知ドクターヘリ体制図 2.愛知ドクターヘリ運航要領 知ドクターヘリ体制図
z1200107	ドクターヘリの自主的運行の容認	5139	5139002	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		我が国のドクターヘリは運航規程の改定を認められた上で航空法81条-2の救助特例機として扱われているが、あくまでも消防機関の要請が前提である。ところが重大事故の時のように全て要請があるとは限らないし、又ゴルフ場のように消防からの要請を待たずに救える命も救えない。このような場合には機長判断による自主運航が許されなければ尊い命が救えない。どうしても消防・防災ヘリと同格の救助特例機の扱いが必要である。	ドクターヘリによる重篤患者の救命救急事業	一種の救助特例機として活動しているが、消防本部が大混乱時要請の記録が残るといふ保証はない。その場合は運航規程違反に相当し問われれば大変辛い事態になる。完全な救助特例機となれば全てが解決できる。又ゴルフ場に10件近く出動しているが、救急車と連携しては尊い命も救えない。覚悟の段階からドクターヘリの自主的運行が絶対必要である。	航空法 81条-2 捜査又は救助のための特例:79条(離着陸の場所)80条(飛行の禁止区域)81条(最低安全高度)は事故に際し捜査又は救助のための高校には適用しない。航空法施行規則 176条 捜査又は救助のための特例 国土交通省、防衛庁、警察庁、都道府県警察又は地方公共団体の消防機関の使用する航空機。	国土交通省	1.愛知ドクターヘリ運航要領 知ドクターヘリ体制図 2.愛知ドクターヘリ運航要領 知ドクターヘリ体制図
z1200108	ドクターヘリの運行に係る飛行禁止区域の見直し	5139	5139003	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		愛知医科大学のドクターヘリの活動範囲内に二つの航空交通管制圏がある。その面積は愛知県の面積の約7%に達する。その中では飛行が航空法で禁止されている。法95条の但書に則りある区域では飛行禁止区域にあるところでは飛行制約区域になっている。この範囲内の住民は命に差別を受けていることは許されない。海外では救急ヘリが最優先運航となっている。英国では女王の乗っている航空機でさえ救急ヘリが空港近くで活動中は上空待機させられたと聞いている。スクランブル体制の空港でない限り愛知ドクターヘリが最優先運航できてしかるべきと判断する。	ドクターヘリによる重篤患者の救命救急事業	15分以内に患者に医師を送り届けることを目標にしているドクターヘリにとって管制圏内で発生した患者を一旦管制圏外に救急車で搬送した後ドクターヘリとドッキングするのは医学上不合理である。又飛行制約区域での活動もどうしても時間的に遅れることになり患者を救う上から許されることではない。法95条の但書に則りドクターヘリ運航要領を空港事務所と交わして運用しているから問題ないとは言えない。これはわが国の航空行政の哲学の問題である。	航空法 95条 航空交通管制圏における飛行 航空機は航空交通管制圏においては当該飛行場からの離陸およびこれに引き続く飛行以外の飛行を行ってはならない。	国土交通省	1.愛知ドクターヘリ運航要領 知ドクターヘリ体制図 2.愛知ドクターヘリ運航要領 知ドクターヘリ体制図

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200109	屋上非公共用ヘリポートにおけるドクターヘリへの給油行為の容認	航空法第38条第2項 航空法施行規則第76条第1項第12号	非公共用ヘリポートについては、航空法第54条の2の規定は適用されないため、管理規程の認可義務はない。 また、非公共用ヘリポートの設置許可申請の際に提出が義務付けられる「管理の計画」(航空法施行規則第76条第1項第12号)においては、運用時間、使用料金、航空機の整備及び燃料補給の場所等を記載することとされているが、屋上で給油してはならないという指導は行っていない。	e		制度の現状で述べたとおり、屋上で給油してはならないという指導は行っており、事実誤認である。						5139004	愛知医科大学 高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11
z1200110	ドクターヘリの運行を航空機使用事業の範疇とすることの容認	航空法第2条第16号、第19号	ドクターヘリは、患者、医師、看護師を輸送することを目的としており、航空運送事業として扱ふべきと解されている。	e		現在の航空法において、運航上の安全確認については、機長の責任において行われることとされており、航空機の運航上、医師、看護師に分担しなければならない業務は無いものとする。		要望によれば、医師や看護師に飛行中や着陸時等の安全確認を分担させるためには航空機使用事業範疇とする必要があるとしている。このような状況を踏まえ、ドクターヘリについて一定条件下で航空機使用事業の区分として認めることの可否について検討されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	d	前回答したとおり、現在の航空法において、運航上の安全確認については、機長の責任において行われることとされており、航空機の運航上、医師、看護師に分担しなければならない業務は無いものとする。 ドクターヘリは、患者を運送することを目的としていることから、航空運送事業として扱われているが、事業区分に関わらず、乗務員若しくは乗務員以外の者であつて且つ機長の安全確保を補助するために必要な訓練を事前に受けている場合に、機長の責任において一定の範囲内で補助を行わせることについては、問題ないと考えられる。その範囲や訓練の方法については、ドクターヘリ関係者を含め、今後検討を行うこととしている。	5139005	愛知医科大学 高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	
z1200111	空港着陸料の改革の推進	航空法第54条	個々の空港における着陸料の設定は、空港基本施設の設置及び運営に係るコスト等を考慮して空港管理者が決定するものである。 航空法上も、着陸料は届出制となっており、不当な差別的取扱いをしている等の場合に変更命令を出すことができるにとどまるなど、政府の関与は極めて限定的であり、政府の規制改革の問題として論じるべきものではない。	e		制度の現状で述べたとおり、政府の規制改革の問題ではないと認識している。						5071094	米国	11
z1200112	航空券のATA運賃70%割引下限を強いる慣行の排除	運輸省航空局長通達(空国第145号 空事第290号 平成10年7月3日)「日本発国際航空運賃に係る制度の改正について」	航空事業者が利用者に対して直接販売する航空券に適用されるPEX運賃については、ATA・PEX運賃額を上限とし、下限額をATA・PEX運賃額の下70%に設定する額とする範囲の中で、個別の運賃を設定できる。			国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。		運賃決定方法は二国間協定で調整が図られていることは承知したが、要望者以外の関係者の理解や関心も広く得ながら必要な改革を進めていく上で、可能な限り情報は開示されるべきである。したがって、調整状況を踏まえ、要望に対する対応状況について支障がない範囲で回答されたい。		前回答したとおり、国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。 なおアメリカとの間においては、最近では、昨年11月、本年1月に航空協議を開催している。	5071095	米国	11	
z1200113	30日前の航空運賃変更届出制の廃止	航空法第129条の2 航空法施行規則第233条	外国人国際航空運送事業者は、旅客及び貨物の運賃及び料金の設定 変更について、実施予定日の30日前までに国土交通大臣に申請し、認可を受けなければならない。			国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。		運賃決定方法は二国間協定で調整が図られていることは承知したが、要望者以外の関係者の理解や関心も広く得ながら必要な改革を進めていく上で、可能な限り情報は開示されるべきである。したがって、調整状況を踏まえ、要望に対する対応状況について支障がない範囲で回答されたい。		前回答したとおり、国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。 なおアメリカとの間においては、最近では、昨年11月、本年1月に航空協議を開催している。	5071096	米国	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200109	屋上非公共用ヘリポートにおけるドクターヘリへの給油行為の容認	5139	5139004	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		現状では我国の屋上非公共用ヘリポートではヘリコプターに給油行為が許されていない。そのため屋上でドクターヘリを運用しようと思うと別に給油のために地上ヘリポートを設けなければならない。1基地数百回の実績を誇るドクターヘリ基地では帰投後の機体には各種の作業が待ち受けている。燃料補給のため別の基地まで飛来し燃料補給後戻ると時間は全く無駄な時間であるし、又日本の救命センターの多くは大都市内や近郊にありその用地の確保さえ困難なことである。燃料を補給しながら他の作業も並行してできることが必須である。	ドクターヘリによる重篤患者の救命救急事業	屋上非公共用ヘリポートを設けようとする二つの規制で燃料給油ができない。1つは航空法上の問題で、当該ヘリポートの認可条件に管理規程の作成が義務づけられ、給油行為をしないことを盛り込むよう行政指導がなされている。もう一つは消防法上の規制で屋内給油取扱いは病院・診療所等では認めないと規定されている。我国の消防法では屋上給油取扱いは行為に対する決めはないが愛知県消防防災課からは一切認めないと口頭指導を受けている。海外と同じように屋上ヘリポートでの給油行為が許され、迅速に次体制が取れるよう願う。	1.航空法54条-2 管理規程・管理規程を定め掲示すること。2.設置者は管理規程を定め国土交通大臣の許可を受けること。3.航空法施行規則93条-2 管理規程。4.飛行場内における行為を制限する場合は制限する行為。5.その他供用条件として必要な行為。6.消防法10条 危険物の貯蔵・取扱いの制限等。*政令・規則・通達の中に該当する項を見つけれません。危険物取扱者免状更新研修テキストの関係箇所を添付します。	国土交通省 総務省	1.愛知ドクターヘリ運航要領 2.愛知ドクターヘリ体制図 3.危険物取扱者免状更新研修テキスト
z1200110	ドクターヘリの運行を航空機使用事業の範疇とすることの容認	5139	5139005	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		現在ドクターヘリは航空運送事業の範疇で運航されているが、ドクターヘリの現状が現場救急が多くなって来たことに鑑み航空機使用事業範疇での業務遂行が妥当であると判断する。	ドクターヘリによる重篤患者の救命救急事業	常時医師・看護師及び運航要員(操縦士等)が同乗して移動するドクターヘリでは飛行中や着陸時の後方安全確認や収容したキャビン内の患者や付添いの安全確認等は医師や看護師にも分担してもらわねばならない。航空運送事業範疇では医師や看護師は乗客としての位置付けになり上記のような業務分担は負担してもらえない。航空機使用事業範疇で初めて乗員としての位置付けとなり依頼できる。日本航空医療学会でも医師や看護師に対する運航上の安全分担行為についての議論がなされており、その前に航空関係の議論武装が必要である。	航空法2条 定義 16項 :この法律において「航空運送事業」とは、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する事業をいう。17項 :この法律において「航空機使用事業」とは、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物の運送以外の行為を請負を行う事業をいう。	国土交通省	1.愛知ドクターヘリ運航要領 2.愛知ドクターヘリ体制図
z1200111	空港着陸料の改革の推進	5071	5071094	米国	11	空港着陸料の改革の推進		日本の消費者と産業界に益をもたらすよう成田空港と関西国際空港の着陸料を速やかに引き下げる。 日本の国際空港の着陸料計算に使用されている計算方法に関してパブリックコメントの機会を設ける。 着陸料計算は透明性のあるものとし、内部相互補助を禁じる国際航空運送協会 (IATA) の指針に従い、空港滑走路と施設利用に関連したコストのみにより構成されるものとする。		成田空港と関西国際空港の着陸料は世界で最も高い水準にある。着陸料引き下げは、消費者益となり、また航空業界の財務体質改善を促し、広く経済一般の成長を刺激することとなる。		国土交通省	
z1200112	航空券の IATA 運賃 70% 割引下限を強いる慣行の排除	5071	5071095	米国	11	航空券の IATA 運賃 70% 割引下限を強いる慣行の排除		航空券の IATA 運賃 70% 割引下限を強いる慣行を排除することにより、インターネットや航空会社による他の公示航空券販売の競争市場を作り出すことを要望する。		日本は、航空会社により販売される航空券に対して、IATA 運賃の 70% 割引下限を決めている数少ない国の一つである。これは、航空会社が競争力のある割引運賃を提供する妨げとなっている。この慣行をなくすことにより、旅行の選択を旅行者がより自分でコントロールできるようになり、多種類の運賃へアクセスが可能になり、旅行の創出を刺激する。		国土交通省	
z1200113	30日前の航空運賃変更届出制の廃止	5071	5071096	米国	11	30日前の航空運賃変更届出制の廃止		現在の慣行に規則を合わせるよう 30日前の航空運賃変更届出制を廃止するよう要望する。		現行の国土交通省の規則では、航空会社によるすべての航空運賃変更は、30日前までに届け出なければならないこととなっている。実際には、この規則は首尾一貫しない形でしか運用されていない。インターネットやコンピューター申告制度が利用可能な時代に、旧態依然としている。世界におけるビジネスのペースは、日々変化する競争市場において、航空会社が航空運賃を設定する能力の足かせとなっているこの時代遅れの慣行を、日本に排除する必要を迫っている。現行制度は消費者と航空会社のコストを高くしている。さらに、日本は、IATA 運賃下限設定の場合と同じように、このような古い慣行を維持している数少ない国の一つである。		国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200114	国際航空運賃の設定に係る規制の見直し	航空法第129条の2 航空法施行規則第233条 運輸省航空局長通達(空国第145号 空事第290号 平成10年7月3日)日本発国際航空運賃に係る制度の改正について」	外国人国際航空事業者は、旅客及び貨物の運賃及び料金の設定・変更について、実施予定日の30日前までに国土交通大臣に申請し、認可を受けなければならない。 航空事業者が利用者に対して直接販売する航空券に適用されるPEX運賃については、ATA・PEX運賃額を上限とし、下限額をATA・PEX運賃額の下方70%に設定する額とする範囲の中で、個別の運賃を設定できる。 キャリア・IT運賃については、ATA・IT運賃額を上限として申請、認可された運賃額を上限として、その下で任意に設定することができる。			国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、各国航空当局と個別に適宜、調整が図られてきているところであり、各国からの要望については、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。		運賃決定方法は二国間協定で調整が図られていることは承知したが、要望者以外の関係者の理解や関心も広く得ながら必要な改革を進めていく上で、可能な限り情報は開示されるべきである。したがって、調整状況を踏まえ、要望に対する対応状況について支障がない範囲で回答されたい。			前回回答したとおり、国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、各国航空当局と個別に適宜、調整が図られてきているところであり、各国からの要望については、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。 なおEU加盟国の間においては、最近では、昨年11月にオーストリアと航空協議を開催している。	5072040	欧州委員会 (EU)	11
z1200115	空港着陸料引下げ等に資する施策の実施	着陸料のみ航空法第54条 航行援助施設利用料及び空港ビル賃料はなし	(着陸料) 個々の空港における着陸料の設定は、空港基本施設の設置及び運営に係るコスト等を考慮して空港管理者が決定するものである。航空法上も、着陸料は届出制となっており、不当な差別的取扱いをしている等の場合に変更命令を出すことができるにとどまるなど、政府の関与は極めて限定的であり、政府の規制改革の問題として論じるべきものではない。 (航行援助施設利用料) 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(IAO)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、IAOで定められた徴収原則に準拠しており、規制緩和の問題ではない。 (空港ビル賃料) 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。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との間で公平、無差別となっている。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、上述のとおり規制緩和の問題ではない。	e		制度の現状で述べたとおり、政府の規制改革の問題ではないと認識している。						5072043	欧州委員会 (EU)	11
z1200116	国際宅配便の支援に資する措置の実施	なし(第2次空港整備5カ年計画 二国間協定)	第2次空港整備5カ年計画により、東京国際(羽田)空港は国内線用空港と位置付けられ、国際線については限定的に供用。 輸送力は二国間協定で規定			国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。		定期便の乗り入れ地点、輸送力は二国間協定で調整が図られていることは承知したが、要望者以外の関係者の理解や関心も広く得ながら必要な改革を進めていく上で、可能な限り情報は開示されるべきである。したがって、調整状況を踏まえ、要望に対する対応状況について支障がない範囲で回答されたい。			前回回答したとおり、国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。 なおカナダとの間においては、2001年5月に航空協議を開催している。	5074013	カナダ	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200114	国際航空運賃の設定に係る規制の見直し	5072	5072040	欧州委員会 (EU)	11	国際航空運賃の設定に係る規制の見直し		日本における公式な国際航空運賃の設定にかかる制度は、市場の現実を反映するような形に自由化されるべきである。航空会社が実際の市場価格を直接消費者に示すことができるような公式料金の公表方法を導入すべきである。日本の国際便運賃の決済方法については、関係者が望むのであれば、一回の操作に簡素化されるべきである。		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.7.1.運輸 / 航空輸送による。		国土交通省	
z1200115	空港着陸料引下げ等に資する施策の実施	5072	5072043	欧州委員会 (EU)	11	空港着陸料引下げ等に資する施策の実施		日本の国際空港における着陸料、日本の空域における航行援助施設利用料および日本の国際空港における共有スペースの使用料を、市場の現状により合致したレベルまで下げよう。日本の当局は、担当組織に対して働きかけるべきである。成田空港を民営化する決定が、空港のみならず、航空会社、乗客、輸出入業者にとっても利益をもたらすことを、日本政府は確実なものにすべきである。		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.7.1.運輸 / 航空輸送による。		国土交通省	
z1200116	国際宅配便の支援に資する措置の実施	5074	5074013	カナダ	11	国際宅配便の支援に資する措置の実施		羽田空港へ国際線を導入する。 日本への貨物空輸便をカナダの航空会社に開放する。		カナダは、国際宅配便に関する税関手続きの迅速化を図る日本政府の重要な措置を高く評価しています。また、時間外の税関業務に関して、通年24時間体制で通関手続きが行えるようにしてほしいという要請に対して、日本政府が前向きな対応をしていることに注目しています。さらにカナダは、2003年4月1日より開始された非居住者による関税申告の認可を歓迎しています。 しかし、通関手続きの一層の近代化を図り、国際ビジネス支援の効率をさらに高めるために、カナダは日本に左記の事柄を強く要請致します。		国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200117	航空運輸政策に係る規制の緩和、及び透明性の確立	なし(、、、は二国間協定)	(、、、について) 定期便の乗り入れ地点、輸送力や運賃決定方法は二国間協定で規定。 (について) 航空管制の手順については、ICAO(国際民間航空機関)基準に準拠して、実施している。また、滑走路容量については、平成15年度運航実態調査を実施しており、その結果を基に検討することとしている。 (について) 成田空港については、現在供用されている平行滑走路は、基本計画より短い2,180mの暫定的なものであり、使用可能機材等に制約があるため、本来計画どおりの2,500m平行滑走路を早期に整備することが必要不可欠である。このため、引き続き粘り強い話し合いにより用地問題を解決し、平行滑走路を早期に完成できるよう最大限の努力を行っていきたい。 羽田空港については、2009年までに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を現在の28.5万回から40.7万回に増強し、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図る。			(、、、について) 国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。 (について) 制度の現状で述べたとおり、政府の規制改革の問題ではないと認識している。		定期便の乗り入れ地点、輸送力や運賃決定方法は二国間協定で調整が図られていることは承知したが、要望者以外の関係者の理解や関心も広く得ながら必要な改革を進めていく上で、可能な限り情報は開示されるべきである。したがって、調整状況を踏まえ、要望に対する対応状況について支障がない範囲で回答されたい。		前回答したとおり、国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。 なおカナダとの間においては、2001年5月に航空協議を開催している。	5074014	カナダ	11	
z1200118	輸出入 港湾諸手続の簡素化の促進	港則法	港内における船舶交通の安全及び港内の整頓を図るため、特定港に出入港等する船舶は、港則法に基づいた各種申請等を港長に対して行わなければならない。 港湾の適切な運営・管理のため、港湾に出入港等する船舶は、条例等に基づいた各種申請等を港湾管理者に対して行わなければならない。	b		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、利用者の利便性等に配慮して、手続面で簡素なシステムを構築するため、関係府省と連携、協力して、平成15年7月23日にこれを実現した。 ② 更なる手続の徹底した見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、今回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入 港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行うこと等について、関係府省とともに検討することとしているとともに、IT戦略本部による電子政府構築計画においても、国際標準も考慮しつつ、既存の業務・システムに係る最適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定すると位置付けている。 ③ 国際海上交通の簡易化に関する条約(FAL条約)の早期批准に向けた検討も、関係省庁とともに鋭意行っているところである。 ④ 今後も、シングルウィンドウシステム運用開始後における利用者意見等を適宜聴取しつつ、引き続き輸出入 港湾関連手続の一層の簡素化等について、関係府省とともに検討を進める。		国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)の批准を平成16年度までに実施することの可否について改めて検討され、実施時期を明確化されたい。	b	国際海運の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)については、規制改革の推進に関する第3次答申を最大限に尊重し、平成16年度中の批准に向け、関係府省は一体となって取り組んでいるところである。	5021208	社団法人日本経済団体連合会	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200117	航空運輸政策に係る規制の緩和、及び透明性の確立	5074	5074014	カナダ	11	航空運輸政策に係る規制の緩和、及び透明性の確立		<p>航空産業の柔軟性を高め、旅行者の選択肢を広げるために、2国間協定により容量、頻度、目的地に関する自由化を透明性の高い方法でさらに大きく推進する。</p> <p>成田空港の発着枠を増やし、日本国内の輸送力増強を図る。カナダの航空会社は、深刻な危機に見舞われなければ、2002年に与えられた成田空港の発着枠内で、2004年夏に再び運航する予定になっています。発着枠を取り除く交渉がカナダ政府と日本政府の間で行われましたが、合意に至ってはいません。</p> <p>2国間協定を締結し、単一不認可制から二重不認可制に移行する。それにより、航空業界が新しいアクセス技術を使って効果的に消費者需要に応えられる体制を整えることにより、市場の需要拡大を図れるようにする。</p> <p>さらに効果的で透明な航空管制を実施する。</p> <p>旅客運航などの市場要因に基づいた空港建設プロジェクトを決定することとし、空港容量を拡充するため、さらには東京発着の旅客増に対応するため、成田空港の全面滑走路B滑走路や羽田空港の第4滑走路の必要性を検討する。</p> <p>日本向け貨物輸送機の規制を撤廃する、ないしは貨客機の制限を透明な方法で段階的に取り除くことにより、日加間ビジネス活動を促進する。</p>		<p>東京発着のフライトの提供は日本とカナダ両国の経済、および日加関係の活力にとって重要です。成田空港の第二滑走路(短距離)建設にもかかわらず、キャパシティの拡充だけではスロットの追加需要に応えられない状況にあり、新滑走路の使用から生じる収入が航空会社のコスト削減に反映されていないため、日本とカナダのビジネスや観光の発展にとって重大な阻害要因となっています。</p> <p>どのスロットも貴重であるため、航空会社は長い滑走路での現在のスロットを維持し、さらに新滑走路での追加スロットを求めています。しかし、1時間ごと、1日ごとのスロット数の制限など日本の国土交通省特有の規則があるために、スロットコーディネーターが必要に応じてスロットを調整する自由がほとんどないように思われます。スロット配分の透明性は改善がみられたようですが、日本の航空規制を国際的な標準(ATAGガイドライン)に従ったものにするために、規制の簡略化、及び、透明性の強化の余地がまだまだたくさんあります。また、管制手順及び滑走路容量管理の両方を変更すれば、成田の既存の滑走路で利用可能なスロット数を増やすことが可能となります。これは、国際的に認められた騒音レベルの範囲内で、また、安全面でも問題なく実施できます。</p> <p>最後に、1994年以来、カナダの航空会社は日本向け貨物輸送機の使用が認められていません。この規制は貨客航空機にも適用されています。その結果、日加間のビジネス活動の円滑な発展と進展に影響が出ています。</p> <p>カナダは日本政府に対し以下の要望を申し上げます。</p>		国土交通省	
z1200118	輸出入 港湾諸手続の簡素化の促進	5021	5021208	社団法人日本経済団体連合会	11	輸出入 港湾諸手続の簡素化促進		<p>2003年7月に、輸出入 港湾関連手続のシングルウィンドウシステムが供用開始されたことは評価できるが、各種申請の見直しや現行の申請書類の徹底した簡素化など、電子化に先立って行うべき輸出入 港湾諸手続全般の業務改革(BPR)については甚だ不十分である。</p> <p>ワンストップサービスの実現に当たっては、まず、(1)民間事業者の意見聴取に基づき、提出の必要性が疑われる申請を徹底的に抽出すること、(2)申請の中で削除できる項目を可能な限り削除すること、(3)省庁間での共通項目を標準化、統一化すること、が必要不可欠である。その上で、全ての手続きを統合し、1回の入力送信で複数の申請を可能とするシステムを整備すべく、全関係省庁は内閣官房のリーダーシップのもと連携・協議を重ねながら、このBPRを遂行すべきである。</p>		<p>例えば、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同時に送信することが可能となったものは、入出港届等、ほんの一握りに過ぎず、従来通りの紙ベースでの手続きが数多く残されているのが現状である。</p> <p>シングルウィンドウシステムの運用が開始されても、このままでは、真のワンストップサービスにはなっており、輸出入 港湾諸手続の簡素化、物流効率化、ひいては産業競争力の強化につながらないことが懸念される。</p>	<p>関税法 電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律等</p>	<p>財務省 国土交通省 経済産業省 法務省 厚生労働省 農林水産省</p>	<p>港湾 輸出入手続に係る各省庁の協力のもと、2003年7月から港湾 輸出入手続のシングルウィンドウシステムが運用を開始したが、これは単に既存のシステムが接続されただけのものであり、予てより産業界が要望してきた諸手続の見直しおよび簡素化を反映したものはなっていない。</p>

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号		
z1200118	輸出入 港湾諸手続の簡素化の促進	港則法	港内における船舶交通の安全及び港内の整頓を図るため、特定港に出入港等する船舶は、港則法に基づいた各種申請等を港長に対して行わなければならない。 港湾の適切な運営・管理のため、港湾に出入港等する船舶は、条例等に基づいた各種申請等を港湾管理者に対して行わなければならない。	b		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、利用者の利便性等に配慮して、手続面で簡素なシステムを構築するため、関係府省と連携、協力して、平成15年7月23日にこれを実現した。 ② 更なる手続の徹底した見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、今回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入 港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行うこと等について、関係府省とともに検討することとしているとともに、IT戦略本部による電子政府構築計画においても、国際標準も考慮しつつ、既存の業務 システムに係る最適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定すると位置付けている。 ③ 国際海上交通の簡易化に関する条約(FAL条約)の早期批准に向けた検討も、関係省庁とともに鋭意行っているところである。 ④ 今後も、シングルウィンドウシステム運用開始後における利用者意見等を適宜聴取しつつ、引き続き輸出入 港湾関連手続の一層の簡素化等について、関係府省とともに検討を進める。				国際海運の簡易化に関する条約(仮称)「FAL条約」の批准を平成16年度までに実施することの可否について改めて検討され、実施時期を明確化されたい。	b	国際海運の簡易化に関する条約(仮称)「FAL条約」については、規制改革の推進に関する第3次答申」を最大限に尊重し、平成16年度中の批准に向け、関係府省は一体となって取り組んでいるところである。	5035003	社団法人日本船主協会	11	
z1200119	税関の執務時間及び臨時開庁手数料の見直し	なし	平成13年11月末、港湾労使間において、荷役作業については、1月1日を除く364日24時間実施 ゲート作業については土・日・祝日も平日同様8:30~20:00まで実施が合意されたところである。	e		コンテナターミナルの運営時間に関しては、国として規制や関与は存在せず、港湾労使の合意によるものであり、当事者間で議論されるべき問題である。						5021209	社団法人日本経済団体連合会	11		
z1200120	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進			d		平成17年1月からの輸出抹消登録制度等を定めた改正道路運送車両法の施行に向けた準備を進める。 通関時のチェック態勢の強化に資するべく税関に対し、効果的な自動車登録情報の提供を行う。						5021216	社団法人日本経済団体連合会	11		
z1200121	危険物積載船舶(外航タンカー)の特定港入港におけるGRT(総トン数)制限の撤廃	港則法第23条第1項 港則法施行規則第14条第1項 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)	港則法第23条に基づく危険物荷役を許可するにあたって、危険物の荷役に使用するバースのうち、専用岸壁としての取扱いを受けようとするバースについては、事業所から専用岸壁承認書の提出を受け、その中で最大荷役船舶の要目として載貨重量トン数及び総トン数が記載されており、危険物の荷役許可に際して考慮しているところである。	c		危険物荷役の許可に際しては、港の状況により総トン数も含めて安全性についての審査を行っているため、個々の港において慎重に対応する必要がある。					貴庁回答では、最大積載量や最大積荷重量数以外に総トン数が必要な理由が必ずしも明らかでない。したがって、最大積載量や最大積荷重量数以外に総トン数が必要な理由について再検討し、措置の可否について示されたい。 対応可能な場合、実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	b	総トン数は、我が国における海事に関する制度において船舶の大きさを表す主たる指標として用いられており、港則法においても船舶の大きさ、運航性能等を表す指標として広く用いられている。 危険物荷役許可に当たっては、個々の港の状況に応じて、船舶の大きさを表す指標としての総トン数を含め、総合的に安全性の審査を行っている。 総トン数によらず危険物荷役の許可の審査が可能であるか否かについては、各港毎に検討する必要があるため、その可否を含め16年度中に検討する予定。	5021218	社団法人日本経済団体連合会	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200118	輸出入 港湾諸手続の簡素化の促進	5035	5035003	社団法人日本船主協会	11	港湾 輸出入手続き等の一層の簡素化		全ての港湾 輸出入関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削除 簡素化するよう要望する。		2003年7月23日より輸出入 港湾関連手続のシングルウィンドウ化が関係各省庁により実現されているが、実態は各種申請 手続の見直しや簡素化がなされておらず利便性の向上には結びついていない。従って、全ての関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削減 簡素化することを要望する。	関税法、電子情報処理組織による関税手続の特例に関する法律、コンテナ特例法、出入国管理および難民認定法等	国土交通省 財務省 法務省 厚生労働省 経済産業省 農林水産省	
z1200119	税関の執務時間及び臨時開庁手数料の見直し	5021	5021209	社団法人日本経済団体連合会	11	税関の執務時間及び臨時開庁手数料の見直し		従来の執務時間 8:30 ~ 17:00 以外の通関を、通常の申請と同様に取り扱うべきである。具体的には、事前申請等特別な事務処理は一切なくすべきである。臨時開庁費用も無料、ないしはできる限り低廉化すべきである。コンテナターミナルの運営時間を延長するような施策についても検討すべきである。		半導体製造装置のスペアパーツや海外生産工場向け組立用パーツといった非常に緊急性の高い貨物の出荷リードタイムを短くする事が可能になる。このことにより、顧客からの急なニーズに応え、また生産ストップ等の顧客への被害を回避させる事が出来る。輸出入のリードタイム短縮や超緊急対応が可能になることにより、既に税関執務時間に制約のない国々と肩を並べ、わが国産業全体の国際競争力を強化することができる。現在の輸出入申告の殆どが書面によらず、電子情報により申告されている実態に鑑みれば、臨時開庁費用は無料化(あるいは、できる限り低減化)すべきである。また、臨時開庁手数料が不要になれば、それらの金銭の授受に関する事務作業がなくなり、業務の効率化が推進されるのと同様に、企業の費用負担が軽減され、臨時開庁が容易に利用できるようになる。	関税法第98条、第100条 税関関係手数料令第6条	財務省 国土交通省	もともと税関の執務時間は8:30 ~ 17:00までであったが、税関関連の特区対応等で24時間の職員常駐等が図られてきている。しかし、従来の執務時間以外の通関については、事前の連絡等手続自体に煩雑さが伴う。また、執務時間以外の通関は臨時開庁扱いになり、臨時開庁費用が必要となっている。
z1200120	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進	5021	5021216	社団法人日本経済団体連合会	11	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進		盗難自動車対策については、政府の国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係省庁と民間団体による官民合同プロジェクトチームが発足し、盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止の対策が取られつつある。こうした対策を実効あるものとするためには、法整備やイモビライザーの普及促進、IT技術の活用、旅具通関制度の見直し等通関面での対応策の検討、関係省庁間における情報共有化など、更に総合的な対策が不可欠である。		2002年(暦年)の自動車盗難件数は62,000件を数え(07年比1.8倍)、ここ2年続けて60,000件を超えて高止まりの傾向を示している。また、2003年に入ってから更に増加傾向を示しており、1月~8月で43,334件(対前年同期比+6.3%)と、このままのペースでは年間66,000件に上り過去最悪の盗難件数となる見込みである。また、自動車盗難に関する支払保険金額でみると、2002年度は約582億円(07年度比約3.1倍)にも達し、深刻な社会問題となっている。自動車盗難件数の減少による社会的コストの低減に繋がる。		財務省 経済産業省 国土交通省 警察庁	近年急増している自動車盗難は、専門的かつ組織的な犯罪集団による盗難車の海外売却を狙ったものが多い。防犯や盗難防止装置(イモビライザー等)の普及などを通じた盗難自体の防止が必要であるが、その効果には限界がある。
z1200121	危険物積載船舶(外航タンカー)の特定港入港におけるGRT(総トン数)制限の撤廃	5021	5021218	社団法人日本経済団体連合会	11	危険物積載船舶(外航タンカー)の特定港入港におけるGRT(総トン数)制限の撤廃【新規】		危険物積載船舶が特定港へ入港する際に受ける港長の許可について、遵守必要項目から、総トン数(GRT)の制約を外すべきである。		総トン数は、船舶の大きさを示す標準的なトン数であるが、主に各種の手数料や税金の算定基準として用いられているものである。危険物積載船舶入港時の安全確保については、最大積載重量数、最大積載量、喫水、各種船型長等の定められた制限を遵守することで確保できていると考えられる。GR制限を規制事項から外すことにより、備船可能船舶の選択肢が増え、柔軟性をもった備船選択が可能となることから、ダブルハル船の配船が可能となるなど、より一層安全性の高い船舶を備船できる機会が増える。原油輸送コスト低減に繋げることが可能となる。	港則法第23条	国土交通省	危険物積載船舶(外航タンカー)が特定港に入港・荷卸をする場合には、港長の許可を受けることが必要とされている(港則法第23条)。許可を受けるための遵守必要事項として、全長、船巾、積載重量トン数、喫水、積載重量等の制限とともに総トン数(GRT:Gross Registered Tonnage)も制約事項の一つとされている。

様式1 (全国)

全国規模での規制改革要望に関する当室からの再検討要請に対する各省庁の回答

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200122	危険物荷役許可申請の許可制から届出制(もしくは包括許可)への移行	港則法第23条第1項 港則法施行規則第14条第1項 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 保安安第66号第2.荷役許可2.(4))	危険物専用岸壁承認に記載された危険物又はこれと類似する危険物については、一定の要件を満たす場合には、1船ごとに1月以内の期間に限り包括的に許可できるとしている。	d	-	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 保安安第66号第2.荷役許可2.(4))により対応可能である。		実務においては、前日にならないと船舶が確定しない場合が多く、現行の包括許可制度を十分活用できないとの指摘がある。これを踏まえ、 船名が未確定であっても、出荷場所(事業所など)全体の月間予定席数、予定数量等により包括的な許可を与えることの可否について再検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	C	-	危険物を積載している船舶は、当該危険物による爆発、火災等の事故をおこす危険性を有し、危険物を積載していない船舶よりも特別に安全対策を講ずる必要があるため港長の監督下におくこととしており、危険物の荷役については、事前に危険物自体の有する危険性及び事故発生時の災害の規模並びに危険物積載船舶の船型、危険物の種類、数量等を勘案した慎重な審査が必要であるため、許可制としている。 危険物荷役の許可に際しては、当該船舶の全長、喫水等の要目、設備等をもとに受入岸壁等の能力、水深、回頭水域、操縦性能、消火設備等に係る審査を行う必要がある。したがって、船名(当該船舶の要目等)が不明確の状態では危険物荷役の安全性の審査が不可能である。	5021219	社団法人日本経済団体連合会	11
z1200123	港湾サービス等に係る事前協議制度等の見直し	なし	事前協議制度は、コンテナ船の配船変更等に伴う雇用調整システムとして、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、民々間の合意に基づき、日本港運協会が船社と労働組合の協議の仲介を行っているものである。 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きの大幅な簡素化や透明化が図られ、従来の日本港運協会を通しての事前協議案件については、95%以上が削減されたところである。また、日本港運協会を介しない別方式の制度も創設されたところである。	e		制度の現状」で述べたように、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であり、国として介入するのは不適切である。						5072044	欧州委員会(EU)	11
z1200124	港湾・港湾運送等に係る各種規制の見直しの推進	貨物利用運送事業法 なし	平成13年11月末、港湾労使間において、荷役作業については、1月1日を除く364日24時間実施 ゲート作業については土・日・祝日も平日同様8:30~20:00まで実施が合意されたところである。 要望の主旨が必ずしも明確ではないが、現在、港湾運送事業を営もうとする者は、港湾運送事業法に基づき、主要9港(千葉、京浜、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、関門、博多)においては国土交通大臣の許可を、主要9港以外の港については需給調整に基づく国土交通大臣の免許を受けなければならない。 要望の主旨が必ずしも明確ではないが、要望が事前協議制度」に関するものとするならば、事前協議制度は、コンテナ船の配船変更等に伴う雇用調整システムとして、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、民々間の合意に基づき、日本港運協会が船社と労働組合の協議の仲介を行っているものである。 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きの大幅な簡素化や透明化が図られ、従来の日本港運協会を通しての事前協議案件については、95%以上が削減されたところである。また、日本港運協会を介しない別方式の制度も創設されたところである。 日本国内において、他の輸送機関を利用して事業を行う場合には、貨物利用運送事業法に基づく許可・登録が必要となる。なお、平成15年4月1日から第1種貨物利用運送事業の参入規制を許可から登録制に緩和するなど大幅な規制緩和を図ったところ。 なし	e d e		コンテナターミナルの運営時間に関しては、国として規制や関与は存在せず、港湾労使の合意によるものであり、当事者間で議論されるべき問題である。 需給調整に基づく免許制である主要9港以外の港湾においても、平成15年3月に閣議決定された「規制改革推進3か年計画」において、需給調整規制を廃止し免許制を許可制にするともに運賃料金の認可制を事前届出制とする規制緩和について、平成15年度中に所定の結論を得て、以降速やかに措置を講ずる」とされたところである。 これを受け、国土交通省としては、「港湾運送事業の在り方に関する懇談会」を設置し、関係者で構成される委員にご議論いただき、平成15年度中に最終報告を取りまとめ、港湾運送事業法の改正法案を平成16年度中に国会へ提出する予定である。 制度の現状」で述べたように、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であり、国として介入するのは不適切である。 規制改革3か年計画に基づいて実施された、運輸サービス全般における規制緩和に関する進捗状況については、年1回フォローアップが行われ、その結果が公表されているところである。 また、規制の設定又は改廃にあたっては、政省令等の案を公表し、当該案に対する意見・情報を募集しているほか、規制の変更に対する要望の受付に関しても、規制改革要望受付月間が設けられている。					5073017	オーストラリア	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200122	危険物荷役許可申請の許可制から届出制(もしくは包括許可)への移行	5021	5021219	社団法人日本経済団体連合会	11	危険物荷役許可申請の許可制から届出制(もしくは包括許可)への移行【新規】		危険物荷役許可については、危険物専用岸壁承認を取得している事業所については、全て届出制(もしくは包括許可)とすべきである。あるいは、少なくとも危険物専用岸壁承認を取得し、年間の荷役実績が一定件数以上ある事業所については、届出制(もしくは包括許可)とすべきである。		現状、許可制であることで、入港時間に合わせた荷役実施ができず、また船舶の効率的な運航が実施できない。届出制(もしくは包括許可)になることで、物流効率化に繋がる。 輸送コストの低減とともに、環境負荷の低減が図られる。 時間調整減少による、燃料消費量の削減 593隻×10航海/隻・月12ヶ月=71千航海/年 71千航海/年×12KL/航海=852千KL/年 852千KL/年×1~2%=8~17千KL/年 船舶代理店手数料の削減 593隻×10航海/隻・月×12ヶ月=71千航海/年 71千航海×2,000円/回×2回(積場)=284百万円/年 白油内航船隻数 593隻 平均航海数 :10航海/隻での試算。	港則法第23条	国土交通省	危険物荷役許可については、1件毎に港長からの許可が必要であり、一度許可された荷役許可でも数量増加、荷役日変更等が発生すると、再度許可が必要となっている。この為、現状では、その都度船舶代理店が申請書を作成し直している。また、土日等、開庁時に海象により変更が発生した場合、許可が得られない為に開庁まで荷役を待つケースも発生している。
z1200123	港湾サービス等に係る事前協議制度等の見直し	5072	5072044	欧州委員会 (EU)	11	港湾サービス等に係る事前協議制度等の見直し		透明、公平かつ迅速な事前協議および別方式による事前協議手続きを確保すること 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を一掃するために、船会社の事業計画変更申請の取り扱いにおける日本港運協会の役割に関し、さらなる見直しを行うこと。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.7.2.運輸 / 海上輸送 (国際海運) による。		国土交通省	
z1200124	港湾・港湾運送等に係る各種規制の見直しの推進	5073	5073017	オーストラリア	11	港湾・港湾運送等に係る各種規制の見直しの推進		オーストラリア政府は、日本が港湾や港湾運送、マルチモーダル運輸サービスなどの規制緩和に向けて行っている努力を認識している。オーストラリア政府は、日本に次のことを求める。 より弾力性のある労働協定を導入し、一層経済的な港湾の24時間操業を行うこと。 全ての港での許可制による需給調整の廃止。 船主と港湾側の契約再交渉に関する規則を変更すること。 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ること。 港湾や港湾運送、マルチモーダル運輸サービスなどに適用される全般的な規制緩和や競争政策、施行慣行などに関する日本の進捗状況を常に関係者に伝え、外国政府や組織を含めて、規制変更に関心を持つあらゆる関係者に、変更の提案についての意見が述べられる十分な機会を提供すること。		近年日本では、港湾や港湾運送、マルチモーダル運輸サービスなどの競争促進や非競争的な慣行排除の動きが出てきた。しかし、競争法の適用やそれに伴う法の執行の透明性が欠如し、限られた影響しか及んでいないように見える。オーストラリアは、サービス審議会で規制緩和を促進する努力の一環として、以前からWTOで日本市場でのこうした問題を提起してきた。 日本の港湾は、海外の港と比べて高いコストで運営されている。日本の主要な港は364日24時間(1月1日を除く)のオペレーションを実現したが、週末の港湾労働は賃金が割高で、ほとんどの船舶が週末の入港を避けている。弾力性のない労働取り決めが、日本の港湾のオペレーションコストを高くしている原因になっている。水先案内のコストも高い。 2002年5月に、法律が改正され主な9港の港湾運送に関わる需給調整が廃止された。これにより、これらの港では許可制から認証制に移行されたが、9港以外の港ではいまだに許可制が維持されている。 船主と港湾側との契約の再交渉は、日本港運協会との事前協議を通じ、さらに港湾側が重要な変更を行うときに限ってのみ行われる。船主は、不履行などの理由があったときでも、港湾側と契約の再交渉を始めることができない。 貨物輸送は本来外国の会社に開かれたものでなければならぬのに、輸業者や外国の商船会社は、シングルやマルチモーダル運輸契約を含めて、日本の国内運送を手配することが難しいと、運送コストは、日本の国内輸送や道路運送の重量制限によりさらに高くなり、日本の港湾、港湾運送やマルチモーダル運輸市場は競争的でないという考えが強まっている。		国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200125	港湾に係る規制の緩和		<p>要望の趣旨は明確でないが、昨年度特区法において創設した「特定埠頭運営効率化推進事業」により、民間事業者に公共コンテナターミナル等を一体的かつ長期的に貸し付けることができるとされているところであり、これにより民間による運営や柔軟な料金設定が可能となっているところである。</p> <p>要望の主旨が「明確ではないが、日本港運協会は、港湾運送事業の健全な発達に寄与することを目的として、全国の港湾運送事業者によって組織されている団体であり、ご指摘のような「規則の作成に一時的な独占権」は有しておらず、最低限の雇用条件」も設けていない。</p> <p>また、新規参入についても、国土交通大臣の免許又は許可を得れば可能であり、日本港運協会とは関係がない。</p> <p>スーパー中樞港湾選定委員会は2002年10月に発足し、2004年3月以降にスーパー中樞港湾を指定する予定となっている。現在のところ同委員会委員には、外国船社関係者は選任されていない。</p>	e		<p>制度の現状」でも述べたとおり、要望の主旨が必ずしも明確ではないが、基本的に事実誤認である。</p> <p>2005年以降のスーパー中樞港湾に係る取組みについては、今後のスーパー中樞港湾選定委員会における議論、2004年度以降にスーパー中樞港湾において実施されるターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等を図るための社会実験の動向等を踏まえ判断されることとなることから、現段階において、外国船社関係者を同委員会委員に選任すべきかどうかを議論することは適切ではない。</p>					5074015	カナダ	11	
z1200126	CY24時間稼働の実施、及びCY周辺の道路整備の促進	なし	<p>平成13年11月末、港運労使間において、荷役作業については、1月1日を除く364日24時間稼働実施 ゲート作業については土・日・祝日も平日同様8:30～20:00まで実施が合意されたところである。</p>	e		<p>コンテナターミナルの運営時間に関しては、国として規制や関与は存在せず、港運労使の合意によるものであり、当事者間で議論されるべき問題である。</p>						5111025	社団法人日本自動車工業会	11
z1200127	港湾関係諸税 (とん税、特別とん税、船舶固定資産税) ならびに諸料金 (入港料等) の適正化	港湾法第44条第2項 入港料等のみ	<p>入港料、港湾施設使用料については港湾管理者がその徴収の有無も含め料率を条例により定めている。さらに、それら料金に係るインセンティブ (減免措置) が、港湾管理者の政策的な判断により、条例に基づき、かつ、利用者に対し不平等な取扱いとならないような公正な対応により積極的に導入されているところである。</p>	d		<p>制度の現状にも記述している通り、現行の制度により対応可能となっている。</p>						5035001	社団法人日本船主協会	11
z1200128	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	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	<p>外貿埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却、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。</p>	e		<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、公社が原価を大きく下回る岸壁等賃付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。また、原価を上回る賃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おそれがある。</p> <p>このような観点から、国は岸壁等賃付料の算定基準を定めると同時に、国土交通大臣に届けられた賃付料については、是正が必要な場合には、変更命令が担保されているところである。</p> <p>なお、国において、国際競争力の強化 確保を図るため、岸壁整備への国費の投入、無利子貸付の拡充、税制等の支援施策を実施しており、公社埠頭の賃付料の低減に寄与しているところである。</p>	<p>貴省回答は6月に実施した「規制改革集中受付月間」に係る回答とは同様であるが、その後引き続き要望もあることから、見直しの可否について再検討され、示されたい。</p>	e		<p>国において、国際競争力の強化 確保を図るため、岸壁整備への国費の投入、無利子貸付の拡充、税制等の支援施策を実施しており、公社埠頭の賃付料の低減に寄与しているところである。</p> <p>また、公社が原価を大きく下回る岸壁等賃付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。一方、原価を上回る賃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おそれがある。このような観点から、国は岸壁等賃付料の算定基準を定めると同時に、国土交通大臣に届けられた賃付料については、是正が必要な場合には、変更命令が担保されているところである。</p>	5035002	社団法人日本船主協会	11	
z1200129	官公庁等における請求書様式の統一化等		<p>当省においては様式を指定していない。</p>	e		<p>e 当省では様式を指定していない。</p>						5086029	社団法人リース事業協会	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200125	港湾に係る規制の緩和	5074	5074015	カナダ	11	港湾に係る規制の緩和		<p>地方自治体が港湾を民営化し、日本全国の港湾間の競争を促すことにより、固定サービス料金や他のインフラ賃料を市場の競争力に基づいた方法で変動させることが可能な体系を整える。</p> <p>規制の枠組みの完全な見直しを行い、規則作成に一方的な(サービス・プロバイダー寄りの)独占権を行使する日本港運協会に取って代わる、競争に前向きの港湾管理機関を設立する。それにより、港湾料金をサービス提供コストに見合ったものとし、需要と供給に基づく資源の配分を促し、最低限度の雇用条件を撤廃することにより新規参入者に対し市場を開放する。</p> <p>外国の海運会社も参加させる形で、2005年以降の「スーパーハブ・コンテナ港」の選定を行う。</p>		<p>カナダ政府は、通年24時間体制で船舶の入港受入れを可能にする措置をとるなど、日本の港湾の競争力が向上したことを歓迎しています。また料金を30%引下げてさらに競争力を強めるため、日本政府は、2005年までに「スーパーハブ・コンテナ港」を設立すると発表しましたが、カナダは日本の港を利用してビジネスを行うコストが全般的に高いことにまだ懸念を持っています。これは、港湾の所有者である地方自治体の行政管理と制約の多い労働規約によるものであり、他の東アジア諸国の港湾と比較して、運航の柔軟性を妨げていると共に、日本の港湾の競争力を弱めています。</p> <p>カナダは日本政府に以下の事柄を強く要請致します。</p>		国土交通省	
z1200126	CY24時間稼働の実施、及びCY周辺の道路整備の促進	5111	5111025	社団法人日本自動車工業会	11	CY24時間稼働CY周辺の道路整備		CY24時間稼働CY周辺の道路整備	コンテナ搬出入時の待ち時間が混雑などにより数時間かかることがある。	車輦の高率稼働が著しく阻害され、規制緩和への対応力を低下させている。	不明	国土交通省	・本項目は、以前から要望しているが、引き続き検討いただきたく再要望する。 ・重点要望項目
z1200127	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)の適正化	5035	5035001	社団法人日本船主協会	11	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)の適正化		港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)並びに諸料金(入港料等)の徴収の考え方を明確にした上で、諸外国のそれらと比べて適正化を図ること。		船舶の入港に際して、わが国港湾においては、とん税、特別とん税、船舶固定資産税の港湾関係諸税ならびに入港料等の港湾関係諸料金などが賦課されている。わが国の港湾の効率的運営を実現し、かつ国際競争力を回復するためには、これら港湾関係諸税ならびに諸料金の徴収の考え方を明確にし、かつ諸外国と比較した上で適正化を図るべきである。	とん税法第1条、特別とん税法第1条、地方税法、港湾法第44条2項等	財務省 総務省 国土交通省	
z1200128	外貨埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	5035	5035002	社団法人日本船主協会	11	外貨埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化		原価主義に基づく料金の妥当性の検証及び、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		昭和55年12月16日の港湾審議会答申では外貨埠頭公社の業務の移管に関して、「...外貨埠頭の管理運営という公共的かつ国家的に重要な業務を行うものであるので前述の通りこれを適切かつ確実に運営していくことが出来るような財団法人を国が指定するとともに、指定された財団法人に対しても法人の指定に伴う通常の監督のほか、国の海運政策及び港湾政策との整合性の取れた外貨埠頭の整備及び管理が行われるよう国の監督措置が必要となる。たとえば、貸付料の適正な水準の確保、外貨埠頭施設の処分などの制限、需給バランスと港湾間の機能分担を考慮した外貨埠頭の整備などの為の措置が挙げられる。」とした。国はこの答弁を充分尊重し、原価主義に基づく料金の妥当性の検証、及び荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等も充分勘案、弾力的で国際競争力を有する料金設定とすよう各埠頭公社を指導すべきである。	外貨埠頭公社の解散及び業務承継に関する法律施行規則第5条第1項	国土交通省	
z1200129	官公庁等における請求書様式の統一化等	5086	5086029	社団法人リース事業協会	11	官公庁等における請求書様式の統一化等		官公庁及び特殊法人等とのリース契約におけるリース料の請求書については、官公庁等の指定様式となっているため、機械処理ができず事務手間がかかる。このため、リース会社所定の様式の使用を認めるか、官公庁等の様式を統一化、電子的データによる請求を可能とすること。		請求書作成・送付事務の機械処理による合理化が図れる。		全省庁	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200130	フレイトフォワード契約の容認	なし	なし	e		外国航空会社が一貫して提供する、海外のある地点と日本国内のある地点の間の国際航空貨物輸送において、その一部分である日本国内のトランスファーについては、当該外国航空会社と本邦航空会社とのインターライン契約により実施可能である。また実際に、インターライン契約により、かかる日本国内のトランスファーが既に実施されてきている。従って、航空会社間でのフレイトフォワード契約なるものを認める特段の必要性は認められない。						5071100	米国	11
z1200131	政府調達透明性の推進	建設業法第27条の23	公共性のある施設又は工作物に関する建設工事を発注者から直接請け負おうとする建設業者は、その経営に関する客観的事項について、その許可を受けた国土交通大臣又は都道府県知事の審査を受けなければならない。				現在、日本とEUの政府間の規制改革に関する対話(日EU規制改革対話)の場において情報交換を開始したところである。	規制改革対話において協議が進行していることは承知したが、要望者以外の関係者の理解や関心も広く得ながら必要な改革を進めていく上で、可能な限り情報は開示されるべきであり、したがって、協議の進捗状況を踏まえ、要望に対する対応状況について支障がない範囲で回答されたい。			昨年11月に日本とEUの政府間の「日EU規制改革対話」の場において、政府調達に関する制度等の情報交換を行ったところであり、今年度中に再度対話を行う予定である。	5072014	欧州委員会(EU)	11
z1200132	入札資格基準の透明性の向上、公共事業・建設事業における政府調達のための統一ガイドラインの作成		平成12年11月に成立した「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(平成12年11月27日法律第127号。以下「入札契約適正化法」という。)により、国、特殊法人等、地方公共団体に対して、入札参加資格を含む入札及び契約の過程並びに契約の内容については、既に公表を義務付けている。 また、平成13年3月には、同法に基づき国、特殊法人等、地方公共団体が統一的、整合的に公共工事の入札及び契約の適正化を図るため取り組むべきガイドラインとして「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」(平成13年3月9日閣議決定。以下「適正化指針」という。)が策定されている。	e	e:事実誤認 入札参加資格を含む入札及び契約に係る情報については、既に入札契約適正化法により公表を義務付けており、また、公共工事の入札及び契約の適正化のための統一的な取組みを促進するための適正化指針も既に策定されているところ。							5074010	カナダ	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200130	フレイトフォワード契約の容認	5071	5071100	米国	11	フレイトフォワード契約の容認		「ドアからドアまでのサービス」を提供できるよう、外国航空会社が、日本国内の宅配便に関して、日本の航空会社と契約できる権利を認めるよう要望する。				国土交通省	
z1200131	政府調達透明化の推進	5072	5072014	欧州委員会 (EU)	11	政府調達透明化の推進		<p>入札資格基準の透明性と(成否等の)予測可能性を高め、年一度の経営事項審査制度との調和を図ること。</p> <p>経営事項審査制度を改正し、具体的に行われる公共工事とより密接な関係を持たせた仕組みを導入すること。</p> <p>公共工事の業種区分と、一業種区分のなかでの種類別許可の基準決定に透明性と客観性を導入すること。</p> <p>すべての公共工事の調達に、入札および契約のための標準規格様式を含む調和されたガイドラインを段階的に導入すること。</p> <p>焦点を、入札資格の簡素化、(成否等の)予測可能性、外国企業入札の無差別的取扱い、に絞ること。特に、下記の提案をする。</p> <p>ア. 経営審査のなかで、煩雑な政府の認定を必要としない形で、子会社や親会社の証明された実績を含む、海外での実績を考慮することを保証する。</p> <p>イ. 可能な限り、経営事項審査(経審)、建築業許可、プロジェクトごとに要求される入札資格、を調和する。</p> <p>ウ. 異なった調達機関の間でも、経営事項審査(経審)において、調和された基準の使用を促進する。</p> <p>エ. プロジェクト施行に必要な企業の技術的能力を査定するために、より高い予測可能性をもち、かつ自動的な仕組みを導入する。</p> <p>オ. 手続きの透明性を向上させる(選考基準と重点の置き方の明示、審査の結果の公表)。</p> <p>カ. 審査の専門化と審査官の独立性を確保する。</p>		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.2.政府調達による。	総務省 国土交通省		
z1200132	入札資格基準の透明性の向上、公共事業・建設事業における政府調達のための統一ガイドラインの作成	5074	5074010	カナダ	11	入札資格基準の透明性の向上、公共事業・建設事業における政府調達のための統一ガイドラインの作成		カナダは日本に、入札資格基準の透明性向上や、公共事業・建設事業における政府調達のための統一ガイドラインの作成を検討するよう強く要請致します。		カナダは、公共事業の入札政策における進展を高く評価しています。しかし、透明性の欠如が一因となり、日本における公共事業に参加する外国企業数はまだ非常に少ない状況です。		総務省 国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1200133	カジノ実現に必要な特別法の制定などの法整備	刑法第185条及び第186条 ----- 刑法第185条ないし第187条	カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。 カジノに係る行為は、刑法第23章(賭博及び富くしに関する罪)に規定する罪の構成要件に該当しうる行為である。	c ----- b	- ----- -	【警察庁回答】 カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。また、カジノ実施に伴い、暴力団や外国人犯罪組織等の関与、少年の健全な育成への悪影響、地域の風俗環境の悪化等が懸念される。 なお、カジノを実施するための立法が検討される場合には、警察庁としては、これらの治安上の観点から、その議論に加わり、必要な意見を申し述べて参りたい。 【法務省回答】 いずれかの省庁において、カジノを実現するための法律案を立案することとなれば、刑法の賭博罪との関係について、当省において、その協議に応じる用意はある。		要望内容はカジノ設置のための法整備を求めらるものであるが、カジノの設置を認めるための特別法を制定する場合には、法目的として何がふさわしいと考え、その場合、貴省の特別法制定における関与をどのように考えるか、具体的に検討され、示されたい。	-	カジノの設置を認めるための特別法の法目的等については、関係省庁においてカジノ設置に向けた法的、制度的な検討が行われる場合には、当省としても対応方を検討することとしたい。	5035006	社団法人日本船主協会	11	
z1200133	カジノ実現に必要な特別法の制定などの法整備	刑法第185条及び第186条 ----- 刑法第185条ないし第187条	カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。 カジノに係る行為は、刑法第23章(賭博及び富くしに関する罪)に規定する罪の構成要件に該当しうる行為である。	c ----- b	- ----- -	【警察庁回答】 カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。また、カジノ実施に伴い、暴力団や外国人犯罪組織等の関与、少年の健全な育成への悪影響、地域の風俗環境の悪化等が懸念される。 なお、カジノを実施するための立法が検討される場合には、警察庁としては、これらの治安上の観点から、その議論に加わり、必要な意見を申し述べて参りたい。 【法務省回答】 いずれかの省庁において、カジノを実現するための法律案を立案することとなれば、刑法の賭博罪との関係について、当省において、その協議に応じる用意はある。		要望内容はカジノ設置のための法整備を求めらるものであるが、カジノの設置を認めるための特別法を制定する場合には、法目的として何がふさわしいと考え、その場合、貴省の特別法制定における関与をどのように考えるか、具体的に検討され、示されたい。	-	カジノの設置を認めるための特別法の法目的等については、関係省庁においてカジノ設置に向けた法的、制度的な検討が行われる場合には、当省としても対応方を検討することとしたい。	5123002	社会福祉法人 靉手会	11	
z1200133	カジノ実現に必要な特別法の制定などの法整備	刑法第185条及び第186条 ----- 刑法第185条ないし第187条	カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。 カジノに係る行為は、刑法第23章(賭博及び富くしに関する罪)に規定する罪の構成要件に該当しうる行為である。	c ----- b	- ----- -	【警察庁回答】 カジノについては、刑法の賭博罪との関係から、その実施に当たっては、新たな立法措置が必要である。また、カジノ実施に伴い、暴力団や外国人犯罪組織等の関与、少年の健全な育成への悪影響、地域の風俗環境の悪化等が懸念される。 なお、カジノを実施するための立法が検討される場合には、警察庁としては、これらの治安上の観点から、その議論に加わり、必要な意見を申し述べて参りたい。 【法務省回答】 いずれかの省庁において、カジノを実現するための法律案を立案することとなれば、刑法の賭博罪との関係について、当省において、その協議に応じる用意はある。		要望内容はカジノ設置のための法整備を求めらるものであるが、カジノの設置を認めるための特別法を制定する場合には、法目的として何がふさわしいと考え、その場合、貴省の特別法制定における関与をどのように考えるか、具体的に検討され、示されたい。	-	カジノの設置を認めるための特別法の法目的等については、関係省庁においてカジノ設置に向けた法的、制度的な検討が行われる場合には、当省としても対応方を検討することとしたい。	5145015	東京都	11	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200133	カジノ実現に必要な特別法の制定などの法整備	5035	5035006	社団法人日本船主協会	11	日本籍船でのカジノの自由化		日本籍船上では現行刑法が適用されるため、公海上にあってもカジノが禁止されているが、カジノの運営が非合法とならないよう所用の法整備を行う。		国民への健全な娯楽を提供し、クルーズ客船事業の振興を図るため、日本籍船でのカジノの自由化を行うこと。	刑法第185条、186条	警察庁 法務省 総務省 財務省 経済産業省 国土交通省	
z1200133	カジノ実現に必要な特別法の制定などの法整備	5123	5123002	社会福祉法人 鞍手会	11	カジノハウス特別法の早期設置(刑法賭博罪)の規制		カジノは日本では認められていないが、世界の多くの国で設置されており、国際的には一般的なゲーミング産業として経済波及効果や雇用創出効果が期待できるものである。現在カジノは賭博罪にあたる為、特別立法の必要性がある	鞍手町内国有林(8林班)の1km内に複合施設として民設民営で運営する。外国人と入場許可証を持った日本人を対象とし、地元一般人は入場禁止とする。日本の城下町イメージの空間作りで観光産業として、社会福祉に特化した町づくりの可能性を見出す	社会的弱者の福祉を充実させる財源は、社会的強者とされる者の、カジノでの経済活動における収入の一部を充てる事を義務付ける。雇用創出や町づくりのシンボルとなり経済効果がある	刑法(賭博罪)、森林法第三章	警察庁 法務省 総務省 財務省 経済産業省 国土交通省	鞍手町国有林内に複合施設として建設することで、私有林を必要とする場合は、代替用地として国有林を払い下げ、交換用地として利用する場合がある。 添付資料 第四号 4-12 第七号 構造改革活動レポート 第八号 社会福祉法人鞍手会理事評議員会 議事録内容」参照
z1200133	カジノ実現に必要な特別法の制定などの法整備	5145	5145015	東京都	11	カジノ実現に必要な特別法の制定などの法整備		カジノを実現するために、所管官庁を決め、必要な特別法の制定などの法整備を行うこと	カジノ開設	・カジノは、有力な観光資源でもあり、新たなゲーミング産業として、経済波及効果や雇用創出効果が大いに期待できる。 ・カジノは、現行法では、刑法の賭博および富くじに関する罪で規制されており、実施することができない。	刑法第185条～187条(賭博および富くじに関する罪)	警察庁 法務省 総務省 財務省 経済産業省 国土交通省	

管理コード	項目	該当法令等	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号
z1210001	駆動軸重の軸重規制の緩和	車両制限令第3条第1項第2号口 海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱いについて(平成15年5月9日国土交通省道路局道路交通管理課長通知) 道路運送車両法第40条(道路運送車両の保安基準第4条の2)	軸重の一般的制限値は10トン以下。フル積載海上コンテナを積載したトレーラをけん引するトラクタのうち、エアサスペンションを装着するものの駆動軸重は、11.5トンまで特殊車両通行許可及び基準緩和の対象。	c	-	エアサスペンションを装着するトラクタで、フル積載対応海コン用トレーラを牽引するものについては、自動車産業界等との協力の下、道路構造物への影響について技術的検討を行った結果、一定の緩和効果が認められたため、必要な条件を満たす車両について通行を許可している。その他の車両については、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認められ、かつ、海コン用トラクタの場合と同様の技術的検討を行い、一定の緩和効果が認められた場合には対象とすることが可能。 将来的な対応としては、エアサス装着車両の軸重に関する一般的制限値を緩和すれば、床版の疲労に対して甚大な影響を及ぼし橋梁の維持修繕費を大幅に増加させることとなるが、現在横行している重量違反車両を無くすることができれば、規制緩和を行ったとしても橋梁の維持修繕費を大幅に増加させることにはならず、重量違反車両が無くなることが確実に担保できれば規制緩和を行うことは可能。			c	-	重量違反車両が横行している現状においては、慎重な対応が必要。	5069003	社団法人全日本トラック協会	11

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1210001	駆動軸重の軸重規制の緩和	5069	5069003	社団法人全日本トラック協会	11	駆動軸重の軸重規制緩和	1205	駆動軸重の軸重規制緩和	自動車の軸重 最大 10トン	軸重規制については、今般フル積載対応海コン用トレーラを牽引するトラックのうち、必要な条件を満たす2軸トラックについては、駆動軸重 11.5トン以下まで認められたところであるが、物流効率化の促進及び物流コストの低減に資する観点から、その他同程度の条件を満たす車両の駆動軸についても、軸重の10トン規制を欧州並の11.5トンへ引き上げられたい。	国土交通省 道路運送車両の保安基準第4条の2第1項、車両制限令第3条第1項第二号ロ	国土交通省	