

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	120010
規制の特例事項名	地籍調査測量における基準点関係作業規程の公共測量への統一化
意見提出者名	静岡県掛川市
意見の要点	地籍調査作業規程準則の図根点に関する規定について、公共測量作業規程に基づく基準点と同様の内容にできないか。
意見に対する回答	<p>公共測量に関する作業規程は、当該測量が実施される事業の目的や実施方法によって当該作業規程の内容も異なるものであることから、当該事業ごとに作成されている。</p> <p>地籍調査は、地籍の明確化を図るために、一筆ごとの土地の所有者、地番等の調査及び測量を行い、その結果を地図及び簿冊に作成することであり、地籍調査で求める基準点等の精度を担保するために、地籍調査に関する標準的な基準や指針を地籍調査作業規程準則において定めているところであり、公共測量とは目的や求める精度が異なることから、地籍調査作業規程準則の図根点に関する規定を公共測量作業規程の基準点に関する規定と同様にすることはできない。</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	121080
規制の特例事項名	都市公園における民間施設の設置の容認
意見提出者名	大分県
意見の要点	<p>スポーツ団体の事務所、スポーツクラブのトレーニング施設、温泉について、都市公園法第5条第1項の適用はあるのか。</p> <p>医療施設や社会福祉施設については、公園の効用を高めるとともにオープンスペースも確保できることから、公園施設として位置付けるべき。</p>
意見に対する回答	<p>について</p> <p>「スポーツ団体の事務所」「スポーツクラブのトレーニング施設」及び「温泉」は、いずれも施設の内容や利用形態が明確でないため一律に判断するのは困難であるが、運動施設や条例で定めることが可能な休養施設に該当する場合はあるものと解される。</p> <p>について</p> <p>医療施設や社会福祉施設は必ずしも都市公園内に設置することが必要とは認められず、一般的には公園施設として位置付けることはできないと解される。</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	122060、122070
規制の特例事項名	容積率の緩和、建ぺい率の緩和
意見提出者名	東大阪市
意見の要点	<p>用途地域を準工業地域に変更した上で地区計画を定めるというのは、当該地区を工業地域、工業専用地域に指定した都市計画の考え方にそぐわない。</p> <p>用途地域に応じた業種を誘導することによりまちづくりを進めようという提案趣旨の実現につながらない。</p> <p>騒音規制法や振動規制法に基づく規制基準を充足しない工場が多く生ずるおそれがある。</p> <p>実際の経済的環境の変化との間に大きなタイムラグを生ずる。</p>
意見に対する回答	<p>各地域の特性にふさわしい環境の確保と地域の特性に応じた業種の誘導は、用途地域の柔軟な変更と地区計画の策定の併用により実現すべきものとする。</p> <p>(騒音規制法や振動規制法の運用の問題である)</p> <p>地方公共団体の運用により、経済的環境の変化に柔軟に対応することは可能である。</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	1 2 2 1 3 0
規制の特例事項名	建築基準法の木造建築物に対する面積制限の緩和
意見提出者名	大分県
意見の要点	<p>防火性能が求められる大型建築物であっても、防火地域、準防火地域以外で建設する、2階建て以下のものについては、耐火性能検証法における「火災継続時間」を、避難を確保できる時間内にしていただきたい。</p> <p>または、一定時間内に避難できる、開口部の大きさや開口部数の基準を充足する場合は、木造での建築を可能としていただきたい。</p>
意見に対する回答	<p>大規模な木造建築物や不特定多数の者が利用する建築物は、防火地域や準防火地域以外においても、火災が発生した場合に、最終的には大規模な火災となって倒壊に至り、大量の輻射熱、火粉等を発散させることにより、周囲に著しい危険を及ぼすおそれが大きくなるとともに、在館者の避難の安全性確保や救助を含めた消防活動の支援が困難となることから、火災が終了するまで建築物として倒壊しない構造であることが必要である。</p> <p>したがって、建築物の耐火性能を検証する耐火性能検証法においては、「火災保有耐火時間」が「火災継続時間」よりも大きくなること等の観点からその耐火性能を検証し、建築物の安全性等を確認しているものであり、ご要望のように「火災継続時間」を「避難を確保できる時間」に変更することや、避難の安全性確保のみの観点から大規模な木造建築物等の建築を認めることは不可能である。</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	125020
規制の特例事項名	路面電車運行の最高及び平均速度の緩和
意見提出者名	岐阜市
意見の要点	旧鉄道運転規則とは「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」と解してよろしいか。
意見に対する回答	旧鉄道運転規則とは、軌道運転規則（昭和二十九年運輸省令第二十二号）附則第三項の規定により、当分の間、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の施行及びこれに伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令（平成十四年国土交通省令第十九号）」第一条第四号の規定による廃止前の鉄道運転規則（昭和六十二年運輸省令第十五号）（第一条及び第八条第一号を除く。）としている。
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	126020、126030、126040
規制の特例事項名	1．一般乗用旅客自動車運送事業の運賃・料金の制度に関する規制の緩和 2．一般乗用旅客自動車運送事業の許可、事業計画の変更認可等に関する標準処理期間の短縮
意見提出者名	(有)三ヶ森タクシー
意見の要点	1．一般乗用旅客自動車運送事業の運賃の種類を緩和し、距離制によらない、新しい運賃形態に対しても個別に認可できるようにする。 2．一般乗用自動車運送事業の許可、事業計画の変更認可等に関する標準処理期間として定められている運賃料金の認可処理期間4～6ヶ月を特例として大幅に短縮する。
意見に対する回答	1．提案においては、その具体的な対象、運賃額、割引率、原価構成、運送形態等が明らかにされてはいないが、タクシー定期券、フリーパス券、時間制定額運賃、乗合運賃、特定地域フリー定期券、利用日・地域限定フリーパス券、往復割引、特定日割引、回数券運賃等について、それぞれ運賃認可の対象とすることを求めるものであり、現行制度のもとでも実現可能なアイデアも相当程度含まれているものと考えられ、道路運送法に定める「特定の旅客に対し不当な差別的取扱いを求めるものではないこと」、「他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること」等の認可基準を満たしていれば、当然可能である旨、地方運輸局等を通じて周知することとする。 2．標準処理期間については、運賃認可等の審査を行う地方運輸局等において、申請の量、審査に当たる職員数、公示等の法定期間、補正等に要する事務手続等を踏まえつつ、申請を順次処理していった場合の標準的に見込まれる処理期間として設定しているものであり、現在の運賃申請状況等を勘案すると、増員等の手当てなしに標準処理期間を一般的に短縮することは困難であるが、提案の趣旨を踏まえ、類似の内容の申請に対する処分が既に行われている場合等については、その審査結果を活用するなど、個別に処理期間の短縮が可能な場合もあることから、こうした場合についてはあらためて処理の迅速化を図ることを地方運輸局等を通じて周知徹底することとする。
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	126050
規制の特例事項名	有償ボランティア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
意見提出者名	愛知県
意見の要点	<ul style="list-style-type: none">・ 「ごみ出し代行サービス」は、介護・まちづくり等の多様なコミュニティビジネスの一分野として事業展開するものであり、貨物自動車運送事業法に基づいて、貨物(ごみ)運送についてのみ事業経営能力を審査し、判断することは難しいのではないかと懸念されている。・ 既に、構造改革特区において交通機関空白の過疎地域等において有償ボランティアによる「ひと」の輸送が認められているのに対し、安全確保の面でより緩やかな基準であるべき「ごみ」の運送が認められないのは、制度設計・運営の観点から均衡に欠ける。
意見に対する回答	<p>「貨物(ごみ)運送についてのみ事業経営能力を審査し、判断することは難しいのではないかと懸念されている」とのご指摘であるが、本件提案については、想定されている事業のうち貨物自動車運送事業に係る事業計画を提出していただき、貨物自動車運送事業の事業遂行能力の有無について審査を行うこととなる。</p> <p>また、「ごみ出し代行サービス」については、既存の廃棄物処理事業者が実施している業務と重なる面があるため、これらの事業者について貨物自動車運送事業の許可が必要とされていることとの均衡を考慮する必要があり、貨物自動車運送事業の許可を不要とすることは適切ではないと考える。</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	126060
規制の特例事項名	特定旅客自動車運送事業の旅客範囲の拡大
意見提出者名	練馬区
意見の要点	特定旅客自動車運送事業において、旅客対象を「特定の者」のみとする規制の緩和。
意見に対する回答	<p>提案の趣旨は、特定旅客自動車運送事業の許可を受けた事業者であっても、特定されない一般の旅客を、新たに一般旅客自動車運送事業の許可を受けることなく追加的に有償で運送することができないかというものであるが、特定の場合と異なり、ひろく一般の利用者にとって“安全で安心して利用できる”輸送サービスを実現していくためには、事業許可制や運賃認可制を通じて、旅客輸送の安全や利用者保護が十分に確保されていることがあらかじめ担保される必要があるものと考えている。</p> <p>ただ、提案にある通所バスの有効活用による福祉、医療機関の運行ネットワーク構築については、輸送の対象が限られた福祉、医療機関の利用者に特定されている場合等輸送形態により旅客の特定性を失うことなく特定旅客自動車運送事業の許可のまま運行することができる場合の取扱いについて、具体的事例を踏まえて検討した上で、通知等により明確化する。</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	126080
規制の特例事項名	交通機関空白の過疎地における生活支援確保のための有償運送を可能化
意見提出者名	里美村商工会
意見の要点	「交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業」における運送主体に市町村商工会等の公共的団体を加える。
意見に対する回答	本特区制度については、5月に認定を受け、現在、本特区制度による自家用自動車の有償運送事業の実施に向け、各特区において準備を進めていただいている。本特区制度については、「構造改革特区推進のためのプログラム」(平成14年10月11日構造改革特区推進本部決定)において、「全国で実施するための3ヶ月程度の先行実施」と位置付けられており、すでに認定された特区について3ヶ月程度実施した結果を評価した上で、これらの結果を踏まえ、必要に応じて制度を見直した上、全国実施を図ることとしており、提案の商工会については、全国実施に際して、運送主体として対象とすることとする。
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	126090
規制の特例事項名	一般旅客自動車運送事業以外の観光客への観光施設送迎の可能化
意見提出者名	香川県
意見の要点	島しょ部において、観光施設や民宿等を経営する者などが観光客を家用自動車の有償で運送することができるよう、規制を撤廃する。
意見に対する回答	<p>交通機関空白の過疎地において、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の住民輸送を認めたのは、タクシー等が存在しない地域における生活交通を確保するためのやむを得ない措置としてであり、仮に、運送の対象を一般の観光客やビジネス客にまで拡大するのであれば、不特定多数の旅客の安全や利用者保護を確保し、ひろく一般の利用者にとって“安全で安心して利用できる”輸送サービスを実現していくため、タクシー事業の許可を取得していただく必要があるものと考えている。</p> <p>ただ、現行制度においても、最低車両数、運行管理者については、離島等地方運輸局長が認める地域について基準の大幅な緩和や配置を不要としているところであり、提案の趣旨を踏まえ、タクシー事業者が存在しない交通機関が未発達の島しょ部に係る基準について、必要な交通手段を確保し、利用者利便の向上を図る観点から、具体的事例を踏まえて検討した上で、その運用を見直す。</p> <p>また、NPO等における有償運送における輸送の対象として住民以外に対象とすべき者については、現時点で当該住民への訪問者等を想定しているが、住民生活と無関係の一般の観光客まで輸送可能とすることは、住民輸送サービスを確保するという当該特区制度の趣旨にかんがみ困難であると考えている。</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	126130
規制の特例事項名	海上シャーシの駐車場確保の特例
意見提出者名	北九州市
意見の要点	<ul style="list-style-type: none">・ 常に洋上等にあるシャーシの数を予め特定するには、海上輸送用シャーシを特定することが前提となるが、1) 海上輸送用シャーシの要件を厳格に規定する、2) 海上輸送用シャーシであることを車体に明記させるといった手段により海上輸送用シャーシの特定は可能である。・ モーダルシフトやフェリー、内航 RORO 船事業のコスト削減のためには、シャーシにかかるコストの低減を図る必要があり、シャーシの複数登録の実施が必要である。
意見に対する回答	ご意見中の1) 2) の具体的な内容が必ずしも明らかではないが、このような措置により、当該シャーシが海上輸送専用シャーシであることを特定することができたとしても、洋上等にあるかどうかは特定できないと考える。そもそも、車庫1か所あたり複数のシャーシの使用を前提する事業計画は、自動車の保管場所の確保等に関する法律の趣旨に反するものであり、貨物自動車運送事業法上も認めることはできない。
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	126140
規制の特例事項名	特定旅客自動車運送事業の許可要件の緩和
意見提出者名	北九州市
意見の要点	特定旅客自動車運送事業は、単一の相手方との間で運送契約を結び運行することとなっているため、複数の相手方を一本にまとめた運行ができるよう規制の緩和を要望するもの。
意見に対する回答	「実質的に単数と認められる場合」とは、例えば複数の企業と単一の運送契約を結ぶ場合等が想定されるが、特定旅客自動車運送事業の許可において、輸送形態により旅客の特定性を失うことなく運行することができる場合の取扱いについて、具体的事例を踏まえて検討した上で、通知等により明確化する。
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	126190
規制の特例事項名	検査証を有さない外国籍コンテナシャーシの国内通行規制の可能化
意見提出者名	下関市
意見の要点	<ul style="list-style-type: none">・ 日本国内の無制限な運行を求めているのではなく、外国の検査基準に合格したコンテナシャーシの通行を、経路を限定して認めて欲しい。・ 牽引自動車は、我が国の車検証を有する車両であるため、安全性については日本籍コンテナシャーシと同等。・ 事故時の責任の所在が不明確になることはない。
意見に対する回答	<p>自動車の安全基準は、それぞれの国の道路を安全に走行するための最低要件として決められております。</p> <p>連結車両については、単位台数当たりの死亡事故発生件数が乗用車の5倍以上と著しく多く、その安全性確保は交通安全上重要なものであります。連結車両の安全性を考える場合、牽引車のみならず、コンテナシャーシのような被牽引車の安全性についても同様に考える必要があります。例えば、我が国をはじめとした先進国においては、連結車両特有のジャックナイフ現象（ブレーキを掛けたときに牽引車と被牽引車が連結部分で折れ曲がり、安定を失う現象）による事故への対応として、被牽引車に対してABSの装備を義務付ける等の基準を設けており、わが国においては、これらの基準は国際基準と整合させております。しかしながら、他の全ての国が我が国と同様の基準を設けているとは限らず、諸外国の自動車検査証を保有していることをもって、我が国の基準に適合しているとは言えず、我が国の交通安全上問題が無いとはいえません。</p> <p>このため、我が国の道路を通行する車両については、我が国の有効な自動車検査証を保有する必要がありますが、ブレーキの国際基準に適合しているコンテナシャーシであれば、比較的容易に自動車検査証の取得が可能です。</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	126220
規制の特例事項名	放置自転車の所有権の市町村への帰属期間の短縮
意見提出者名	高槻市
意見の要点	自転車法第6条第3項による売却の場合、(所有権が市町村に帰属する) 6ヶ月を経過する前に所有者が現れた時、売却代金を所有者に返却する必要があるが、その売却代金が適正か否かを立証することが困難。また、売却自転車が多くの場合はこれらの処理に要する事務が煩雑になる。従って、再検討を要請する。
意見に対する回答	<p>「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律の一部を改正する法律の施行について」(平成6年6月10日付け総交第123号)において、自転車法第6条は、「放置自転車等の保管、売却及び処分等の手続の具体的な定めを条例に委ねているのは、元来、これらの事務が当該地域の実情に応じて運用されるべき性質のものである」と解しているところである。</p> <p>また、自転車法第6条第3項に基づく「売却」は、各市町村の条例に定めるところにより、入札等で実施可能であり、複数自転車の一括売却も可能であると考え。そのため、適正な手続により売却が行われるよう条例を制定することが必要である。</p> <p>なお、自転車の特徴等を記録した台帳の整備については、所有権の帰属期間の長短にかかわらず、市町村が実情に応じて判断すべき性質のものであると考え。</p> <p>以上のことから、提案主体の再検討要請についても現行の規定により対応可能であると考え。</p>
担当省庁名	内閣府・国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体からの意見に対する回答

管理コード	127010
規制の特例事項名	カボタージュに係る規制緩和
意見提出者名	東京都
意見の要点	<ul style="list-style-type: none">・ スーパー中枢港湾の指定における港湾コストの三割削減のためには、日本籍船による内航フィーダーネットワークの促進が肝要であるが、国際トランシップ貨物の取り扱い増のためには、外国籍船による国際フィーダー輸送も必要。・ 東京港と国内他港間フィーダー輸送が活発化することは日本の港全体の活性化に寄与する。・ モーダルシフトに資するものである。・ 一部に限定的に規制を解除している実例があり、それを拡大することは可能。
意見に対する回答	<p>貨物の種類、運航形態により区分し特定のもののみに限定してカボタージュ規制を緩和する理由はなく、また、船舶による輸送は特区内で完結するものでないことを考慮すれば、その影響は日本全体に及ぶものです。</p> <p>カボタージュ規制については、外国においても貨物の種類、運航形態如何にかかわらず認められておらず、仮にこれを緩和すれば、我が国が一方的に不利益を被ることとなり相互主義の観点からも認められませんが、</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	127010
規制の特例事項名	カボタージュ(国内輸送)に係る規制(自国運用業者への留保)の緩和
意見提案者名	福岡県・福岡市
意見の要点	<p>(1) 国民の生活物資の安定輸送の確保</p> <p>現に海外で積み替えがなされている外国貨物の国内輸送について特許を認める制度を構築するものであり、生活物資の安定を損なうものではない。</p> <p>我が国発着の国際コンテナ貨物の多くが、釜山港等でトランシップされている現状においては、トランシップハブを国内に移すことが安定輸送に寄与する。</p> <p>海外での積み替え港が封鎖された場合、即刻、国民の消費生活や我が国の産業・経済に影響を及ぼすおそれがある。</p> <p>(2) 国家安全保障上の懸念について</p> <p>新規開設航路ではなく、定期航路として就航しているので、密入港、密輸、海難事故の増加など国家安全保障上の脅威とならない。</p> <p>法の改正でなく、現行法令枠内の特許を求めるものであるため、期限を付され、取り消し等の処分も可能なため、安全保障上の懸念が顕在化した場合の迅速な対応も可能である。</p> <p>(3) その他</p> <p>本提案の実施により、地域経済の活性化に繋がり、ひいては我が国産業の国際競争力向上、経済の進展、海運業界の自助・自立に貢献する。</p> <p>外国船籍船舶により海上輸送されている国際貨物を対象としているため、国内輸送体系に変化を与えず、国内関連事業者に不利益をもたらさない。</p>
意見に対する回答	<p>貨物の種類、運航形態により区分し特定のもののみに限定してカボタージュ規制を緩和する理由はなく、また、船舶による輸送は特区内で完結するものでないことを考慮すれば、その影響は日本全体に及ぶものです。</p> <p>カボタージュ規制については、外国においても貨物の種類、運航形態如何にかかわらず認められておらず、仮にこれを緩和すれば、我が国が一方的に不利益を被ることとなり相互主義の観点からも認められません。</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	127020
規制の特例事項名	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し
意見提出者名	福岡県北九州市
意見の要点	現在、国において水先料金の見直し作業を進めており、その結果、トータルで概ね1割から2割程度の料金低減効果があるとのことですが、関門地区の航行環境は、航路拡幅、泊地浚渫、航路狭隘部の直線化等により著しく改善されているものの、他の水域(非強制区)と比較すれば、依然として厳しい環境にあります。水先料金の見直しに当たっては、北九州港の国際競争力を高めるためにも、さらなる水先料金の低減が必要である。
意見に対する回答	水先料金については、現在、全国的に各強制水先区の料金の見直し作業を進めており、本年1月には見直しの第一次分を措置(船舶の大きさ、船種により効果は異なるが、トータルで概ね1割から2割程度の料金低減効果がある。)したところです。引き続き、料金のベースとなるきょう導距離等の再検証を進め、15年度内に必要な見直しを行うこととしています。
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	127020
規制の特例事項名	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し
意見提出者名	下関市
意見の要点	<p>関門区においては、入出港船舶は3千トン以上、通峡船舶は1万トン以上が強制水先の対象となっており、外国籍船であっても、3千トン未満の入出港船、1万トン未満の通峡船については、日本語によるコミュニケーションが必要不可欠とは考えられておらず、水先人の支援がなくとも英語で各船間のコミュニケーションを図ることで、安全航行が確保されるため、強制水先の免除が認められているものと考えられる。</p> <p>これは、輻輳水域である関門区においても、必ずしも日本語によるコミュニケーションを条件としていないためであり、安全確保のためには日本語によるコミュニケーションが不可欠であるというのは不合理であり、英語によるコミュニケーションが確保出来れば、安全航行が確保されると考えるのが合理的である。従って、外国籍船に対しても日本語によるコミュニケーションが必要不可欠な条件と考えられていないことから、日本籍船と同様、船長経験による強制水先の免除を認めることが合理的と考えます。</p> <p>また、下関港に入出港する外航定期航路の外国籍船は、多頻度で運航しているため、当該船長は関門区の航行環境を十分把握しており、一等航海士をはじめ操船にあたる複数の船舶職員は英語によるコミュニケーションが可能であるほか、補助的にも船舶自動識別装置(AIS)、自動衝突予防援助装置(ARPA)、SOLAS条約に基づく安全管理証書(SMC)を備えており、水先人の支援がなくても安全航行が確保されるものと考えます。</p>
意見に対する回答	<p>外国籍船(我が国船社が期間傭船したものを含む。)については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外であり、日本籍船と異なり、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組んでいるとは言えず、船舶に乗組む船員全体による安全運航体制の確保に制度的保証がありません。さらに、船舶が大型化するにしたがって操船の困難度が増すため、大型船舶の場合、大型タンカー、LNG船等の危険物船、旅客船・遊漁船、漁労中の漁船やプレジャーボートなど様々な船舶が輻輳する水域においては、常に、安全航行の支障となる対向船舶や併走船舶、横切船舶などの動静に応じ、船舶相互で無線通信により連絡調整を図りつつ、直ちに船舶間の優先航行順位を整理し、回避動作等を行うか又は相手船に回避してもらわなければならないのが実情です。</p>

	<p>このため、内航貨物船、旅客船、漁船など様々な船舶が輻輳する関門水域では、対向船舶や併走船舶、横切船舶など船舶間の連絡調整には日本語によるコミュニケーションが必要不可欠であり、船長、一等航海士をはじめ複数の船舶職員が英語を話すことができても、安全を確保することは困難です。</p> <p>また、船舶自動識別装置（AIS）、自動衝突予防援助装置（ARPA）、SOLAS条約に基づく安全管理証書（SMC）を備えていれば、安全航行が確保されるのではないかとご提案についても、船舶自動識別装置（AIS）については、小型船も含め当該水域を航行する全ての船舶がAISの送受信機能を備えていれば有効であるが、搭載船舶が限られている現状では、自船のみ搭載しても大きな効果が得られるものではなく、また、自動衝突予防援助装置（ARPA）についても、AISと同様に他船の動静把握を支援するためのものであり、自動的に最適な操船方法を判断・指示してくれるような機能はありません。従って、こうした装置が備わっていたとしても、航路幅が狭く屈曲し、潮流も強く、内航船、漁船等が輻輳する関門水域では、水先人に代わるような安全航行を確保することは困難です。さらに、SOLAS条約に基づく安全管理証書の趣旨は、船舶・陸上を含めた全社的な「安全管理システム」の構築であり、輻輳水域での安全操船能力の確保とは無関係です。</p> <p>従って、このように日本籍船のような安全運航体制の基礎が確立されている保証がない外国籍船については、ご提案のように、船長の経験、船舶の設備等のみにより強制水先の免除を認めることは困難です。</p>
担当省庁名	国土交通省

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	127020
規制の特例事項名	強制水先の必要な船舶(外国籍船)の見直し
意見提出者名	東京都
意見の要点	<p>実歴認定制度(強制水先の対象船舶であっても、当該強制区を年に一定回数以上航海した実歴を持つ船長が日本船舶又は日本の法人が傭船した船舶(期間傭船を除く。)を運行する場合に限り、水先人を乗船させることが免除される。)の創設当時は、国内を航行する船舶は日本籍が主流であったが、現在は日本の航路について十分な知識を有する日本人船長が乗船する外国籍船舶(便宜置籍船)を期間傭船して運航することが主流となっている。一定回数以上実歴を有することは当該海域を熟知しているとして、安全確保が図られていると考えられる。</p> <p>また、「外国籍船の場合、船員全体の安全確保の制度的保障がない」とのことであるが、全船員が当該強制区での経験を有さない場合であっても、水先案内人が乗船することにより安全が担保されるのであれば、全船員に経験がある必要はないのではないかと考えられる。さらに、法律上も船員に関しての経験の有無は問われていないので、船員の経験をもって安全面の不安要素とされることはない。</p> <p>そもそも水先法は1949年に制定されたものであり、今日に至るまで船舶機能、航行技術、航路監視システムが著しい進歩を遂げている実情に鑑み、邦船社・外船社を問わず、強制水先の必要な船舶の見直しを求めるものである。その際、実歴について、水先法の「当該港または、当該水域において国土交通省令で定める一定回数以上航海に従事したと認めるもの」という条件設定に関し、現行の4回が不十分であれば回数を増やす等により強制水先制度の緩和を図ることは可能ではないかと考えられる。</p> <p>仮にこうした提案に応じられないとした場合であっても、日本の法人が傭船する期間傭船が除外されているため、大半の定期コンテナ船が当該制度の対象とならないという実態から、「(期間傭船を除く。)」との規定を削除すべきである。</p> <p>その一方で、水先制度が環境に配慮するなど公益性を持っているという観点から見れば、水先人利用者に対する負担は軽いものであるべきと考え、引き続き水先料金の見直しを検討されたい。</p>

<p>意見に対する回答</p>	<p>水先法第13条ただし書きで、日本籍船等について強制水先を免除しているが、これは、船舶に乗組む船員全体の経験を前提にしているのではなく、日本籍船等については、船長以外にも、我が国の海事法令や日本語などに精通した船員が確実に乗組み、定められた方法・体制で航海当直を実施するなど、我が国の法制度に基づく船舶全体の安全運航体制が確立されていることから、こうした船舶であることを前提として、一定の経験を有する船長が乗組んでいる場合には強制水先の免除を認めるというものです。</p> <p>一方、外国籍船については、船員の配乗・管理等、全て我が国の法制対象外であるため、船長をはじめとする船舶職員全員が我が国の海事法令等を熟知し、我が国の法令に基づく安全体制の下で組織的に運航される日本籍船等と異なり、安全レベルの確保に制度的な保証がありません。</p> <p>従って、船長が一定回数以上の航海従事経験があったとしても、外国籍船では、乗組員全体の安全レベルや、船長が有する我が国の海事法令等に関する知識レベルなどについての制度的保証がないため、水先人が船舶に乗り込み当該船舶を安全に導くことにより、船舶交通の安全や港湾機能の維持等に寄与しているところであります。</p> <p>また、近年においては、我が国の船社が、外国籍船を、当該外国で船員を配乗した上で用船する場合（注：こうした用船形態を「期間用船」という。）が多いが、期間用船された船舶の船内運航体制は、当該外国の法令に基づくものであり、我が国の法制の対象外であり、実態的にも、期間用船の場合、外国で船員配乗を行うため、船員全員が外国人というものが殆どであり、日本人船長が乗船する外国籍船舶を期間用船して運航することが主流となっているというのは事実誤認です。</p> <p>このように、当該期間用船された外国籍船舶（便宜置籍船）は、外国で船員配乗を行うため、船内運航体制は、当該外国の法令に基づくものであり、前記と同様に乗組員全体での安全レベルが確保できないことから、強制水先の免除対象とすることは困難です。</p> <p>いずれにしても、ご要望の趣旨は、港湾コストの低減を目的としたものと思われませんが、水先料金については、現在、全国的に各強制水先区について見直しを進めており、15年度内に必要な見直しを行うこととしています。</p>
<p>担当省庁名</p>	<p>国土交通省</p>

(様式) 第3次提案募集に係る検討要請回答への提案主体等からの意見に対する回答

管理コード	127040
規制の特例事項名	強制水先の必要な船舶の範囲(対象船舶の大きさ)の見直し
意見提出者名	横浜市
意見の要点	「現港湾計画の最終年次である概ね17年度までに、再度1万トンへの緩和について検討する」とのことですが、既に1万トンへ緩和されている南本牧ふ頭を除く横浜区における主たる整備(大棧橋国際客船ターミナル、本牧ふ頭BC突堤間 期および鶴見航路の浚渫など)は、平成15年度までに完成する(大棧橋国際客船ターミナルは平成14年度完成)ことから、船舶交通流モニタリング委員会の第2回委員会を早期に開催し、船舶交通の分析や操船安全面の技術的な検証をしていただき、他の主要港と同水準となるよう、見直しの前倒しをお願いします。
意見に対する回答	<p>横浜港の港湾計画では、埠頭等の港湾施設の整備計画が示されるとともに、その前提となる過去の実績等を基に推計した目標年(17年)における横浜港全体の年間の入港船舶隻数や取扱貨物量が計画の目標値として示されているに過ぎず、また、港湾整備状況は、15年度に、本牧埠頭の埋め立てや南本牧埠頭の外周護岸工事が終了する予定であり、本格的な稼働までには更に時間を要すると聞いています。</p> <p>従って、現時点では、操船シミュレータの実施に必要な船社の具体的な船舶運航スケジュールやこれに伴う航路・時間帯ごとの船舶交通流の状況を確定することは困難であり、安全面の検証を行うことができないことから、ご要望のような強制水先の対象船舶の見直しを前倒して行うことは困難です。</p>
担当省庁名	国土交通省