

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)日本船主協会		
項目	港湾運送事業の更なる規制緩和				
意見・要望等の内容	改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の規制緩和についても、特定港湾の指定拡大を含め、継続的な検討が必要。				
関係法令	港湾運送事業法施行令第4条等	共管	なし		
制度の概要	<p>平成12年11月1日から施行された改正港湾運送事業法において、コンテナ貨物の積卸しの用に供する港湾のうち国民経済上特に重要なものを特定港湾として指定し、特定港湾においては需給調整規制を廃止して免許制を許可制に、運賃・料金の認可制を事前届出制に改めること等を内容とする港湾運送事業の規制緩和を実現した。</p> <p>現在、特定港湾に指定されているのは、京浜港（東京港、横浜港、川崎港）、千葉港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港（下関港、北九州港）及び博多港の9港である。</p>				
中間公表資料との関係	国土交通省関係122頁				
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他	
規制改革推進3か年計画における記載	なし				
(説明)	<p>主要9港において先行して規制緩和を実施する改正港湾運送事業法が施行されたばかりであり、残りの港の扱いについては、これら9港における規制緩和後の港の秩序等の状況を見ながら、検討する。</p>				
担当局課室名	海事局港運課 (連絡先) 03-5253-8629				

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	EU	
項目	事前協議制度の改善			
意見・要望等の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・透明、公平かつ迅速な事前協議手続の確立 ・事前協議制度の改善に関する同意書（3者合意及び4者合意）の完全実施 ・事前協議制度の別方式の運営に関して、その適切な機能、透明性、公平性及び迅速性の確保 			
関係法令	なし	共管	なし	
制度の概要	<p>事前協議制度は、船社を含む民間関係者間の合意により実施されているコンテナ船の配船変更等に伴う雇用調整システムである。</p> <p>平成9年10月、制度の簡素化、手続の透明化、紛争処理手続の創設等現行事前協議制度の改善について関係者間で合意がなされた（運輸省、日本港運協会、日本船主協会港湾協議会及び外国船舶協議会間の4者合意）。</p> <p>また同月、現行事前協議制度に替わる別方式について、運輸省は労使問題不介入原則の下、別方式の設定及び実施に必要な支援を行うことで、関係者間で合意がなされた（運輸省、日本船主協会港湾協議会及び外国船舶協会間の3者合意）。</p>			
中間公表資料との関係	国土交通省関係123頁			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他
規制改革推進3か年計画における記載	なし			
(説明)	<p>これまでに、現行方式及び別方式において透明、公平かつ迅速な事前協議手続が確立されている。</p> <p>平成9年10月の4者合意のうち、労使協定の改訂が必要でない部分（手続の透明化、紛争処理手続の創設等）について既に実施されるなど、現行事前協議制度について改善が図られている。なお、労使協定の改訂が必要な部分についても、日本港運協会と労働組合との間で交渉が行われているところである。</p> <p>また、別方式については、設定を希望する船社がこれまでに存在していない。</p>			
担当局課室名	海事局港運課（連絡先）03-5253-8629			

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	
項目	港湾の24時間フルオープン化		
意見・要望等の内容	港湾荷役の24時間体制の推進を図る。		
関係法令	なし	共管	なし
制度の概要	<p>港湾荷役の作業時間は、労使協定もあり日曜日は実施されないことになっていたが、定時性の確保等時代の要請に応えるべく、労使間で例外的に協定が締結され、日曜日も昼間の荷役が実施可能となっていた。本年4月労使協定が改定され、恒久的に日曜日の荷役が実施可能となった。</p> <p>その結果、現在では、年始3日間を除く年間362日間において、平日は明け方4時間を除く時間帯で荷役が実施可能となっている。実際には柔軟な運用がなされており、例えば明け方4時以降でも必要に応じ延長作業が行われているのが実態である。</p>		
中間公表資料との関係	国土交通省関係124頁		
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難 その他
規制改革推進3か年計画における記載	なし		
(説明)	<p>荷役作業時間の24時間化は規制緩和の問題ではないが、今後、我が国主要港の国際競争力維持、強化の観点から、世界標準となっている作業時間の24時間化やその他の制約要因の解消について、港運事業者はもとより、船社、荷主、港湾管理者、C I Q官庁等関係行政機関等の関係者による取組みが必要不可欠と考えられる。</p> <p>このため、国土交通省としては、平成13年度において、港湾荷役の24時間体制の推進等港湾荷役の更なる効率化・サービスの向上を目指し、関係者による委員会を設立し調査を実施する予定である。</p>		
担当局課室名	海事局港運課 (連絡先) 03-5253-8629		

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)日本自動車工業会		
項目	港湾の24時間フルオープン実現に際して荷役料金の割増を行わないこと				
意見・要望等の内容	八幡港の24時間フルオープンを荷役料金の割増なしで実現願いたい。				
関係法令	港湾運送事業法第22条の2第3項	共管	なし		
制度の概要	コンテナ荷役料金は個別の船社等と港湾運送事業者間の合意に基づき設定されている。昨年11月の改正港湾運送事業法の施行により、我が国主要コンテナ9港（京浜港、（東京港、横浜港、川崎港）、千葉港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、関門港（下関港、北九州港）及び博多港）におけるコンテナ荷役料金が届出制となったことに伴い、フラット料金等柔軟な料金設定が容易となった。				
中間公表資料との関係	国土交通省関係125頁				
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他	
規制改革推進3か年計画における記載	なし				
(説明)	コンテナの荷役料金は個別の船社等と港湾運送事業者間の合意に基づき設定されているものであり、本件は港湾運送の安定性を損なう恐れのある不適切な運賃・料金が設定されない限り、民間事業者間の問題である。なお、海外の主要港においても夜間荷役等については割増料金が設定されている。				
担当局課室名	海事局港運課 (連絡先) 03-5253-8629				

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の簡素化			
意見・要望等の内容	法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされているが、この中には他の報告等のデータとの共有化が可能と思われるもの、報告頻度が必要以上に高いと思われるもの等があり、これらの提出書類等の廃止を含め、簡素化が必要。			
関係法令	海上運送法等	共管	なし	
制度の概要	海上運送法に基づき事業の改廃の届出、運航実績報告書等、事業の実態を把握するため各種書類の提出を求めているところである。			
中間公表資料との関係	国土交通省関係126頁			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他
規制改革推進3か年計画における記載	なし			
(説明)	当該要望の具体的内容を確認した上で、書類を簡略化できるものがないか検討中。			
担当局課室名	海事局外航課 海事産業課	(連絡先)	03-5253-8618 03-5253-8614	

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	国際船舶の海外譲渡、登録抹消に係る手続きの簡素化			
意見・要望等の内容	(1)国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書（英文・和訳）の添付が求められている。運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書（英文・和訳）の提出が求められるので、その提出を不要とすること。 (2)日本籍船の海外譲渡届にあたり国土交通省に提出する売買契約書のうち英語を正文とするものについては、和訳の添付を不要とすること。			
関係法令	海上運送法第44条の2 船舶法第14条等	共管	なし	
制度の概要	海上運送法に基づき国際船舶を譲渡しようとする際には、国際船舶譲渡届出書に譲渡契約書の写しを添付して国土交通大臣に提出しなければならない。また、船舶法に基づき抹消登録を行う際には、申請書にその事実を証明する書面を添付して船籍港を管轄する管海官庁に提出しなければならない。			
中間公表資料との関係	国土交通省関係127頁			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：)	検討中 (1)について	措置困難	その他 (2)について
規制改革推進3か年計画における記載	なし			
(説明)	(1)国際船舶の譲渡の届出の際に提出された譲渡契約書を、日本船舶の登録抹消を行う管海官庁に送付することとし、抹消登録の際の売買契約書の提出を不要とする方向で検討中である。 (2)国際船舶の譲渡届にあたっては、売買契約書の和訳の添付を義務付けていない。			
担当局課室名	海事局外航課 検査測度課登録測度室	(連絡先) 03-5253-8618 (連絡先) 03-5253-8639		

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化			
意見・要望等の内容	平成9年に本件に簡素化が行われたのは当方も承知している。中間公表には「造船協定発効後、速やかに建造許可制度の抜本的見直しを行えるように、検討・準備作業を行っている」とあるが、OECD造船協定発効の見通しがたたない状況を踏まえ、協定発効を待たずに建造許可制度の抜本的見直しに着手願いたい。			
関係法令	臨時船舶建造調整法第2条、第4条	共管	なし	
制度の概要	我が国海運の健全な発展に資することを目的とし、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90メートル以上の鋼製の船舶であって、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。			
中間公表資料との関係	国土交通省関係128頁			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:)	検討中	措置困難	その他
規制改革推進3か年計画における記載	なし			
(説明)	<p>臨時船舶建造調整法に基づく建造許可においては、あらかじめ契約等に係る内容の審査が行われることから、不当に安い船舶が市場に投入されるのを抑制する機能を有している。一方、OECD造船協定(商業的造船業における正常な競争条件に関する協定)は、造船業におけるダンピング防止と不公正な助成措置の廃止により、市場の歪みを是正し、市場機能が正常に作動することを目的としたものであり、規制緩和推進計画において、OECD造船協定の発効後、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ものとされた。同協定については、EU、韓国、ノルウェーが95年12月に、日本が96年に批准し、残す米国が批准した後30日以内に発効することになっているが、現在、同協定の早期発効をも含めた市場規律確立のための政策オプションをOECD造船部会の場で国際的に議論を行っているところである。このような状況の中、同協定あるいは同協定に代わる市場規律メカニズムが確立された時点で速やかに建造許可制度の抜本的見直しを行えるように、検討・準備作業を行っている。</p>			
担当局課室名	海事局造船課(連絡先)03-5253-8631			

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	規制改革委員会	
項目	強制水先の必要な船舶の範囲の見直し			
意見・要望等の内容	強制水先の必要な船舶の範囲について、神戸港、横浜区（横浜港・川崎港）に引き続き、港湾の輻輳状況や埠頭の整備等による状況の変化の見られる港域又は水域から、順次見直しを行い、必要な措置を講ずる。			
関係法令	水先法第13条 水先法施行令第2条、第3条、別表第2	共管	なし	
制度の概要	一定の総トン数を有する船舶の船長は、政令で定める港又は水域においてその船舶を運航するときは水先人を乗り込ませなければならない。但し、当該港又は水域のうち政令で定めるものについては、自然的条件、船舶交通の状況等を考慮して、政令で水先人を乗り込ませなければならない船舶を別に定めている。			
中間公表資料との関係	国土交通省関係129頁			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他
規制改革推進3か年計画における記載	なし			
(説明)	<p>強制水先のあり方については、近年における港湾整備の進展等に伴う船舶交通の状況の変化に対応して、見直しを進めていく必要があると考えており、平成9年7月に海上安全船員教育審議会に諮問を行い、既に中間答申を得られた水先区については見直しを行ったところである。</p> <p>強制水先の対象船舶の検討は、個別の水先区ごとに当該水域の地形的条件、自然的条件、港湾整備の状況、船舶交通の状況等を十分に勘案して行う必要があることから、見直しの検討に当たっては、船舶交通の安全を図るという水先制度の趣旨を踏まえ、詳細な検討を行った上、答申が得られた水先区については必要な措置を行う予定である。</p>			
担当局課室名	海事局船員部船舶職員課 (連絡先) 03-5253-8655			

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	船舶登記制度と船舶登録制度の一元化及び変更時手続の一元化			
意見・要望等の内容	船舶の登記と登録の二元的制度の下で、手続きが複雑となっているため、事務の合理化が図られるよう一元化が必要。			
関係法令	船舶法、船舶登記規則	共管	法務省	
制度の概要	船舶登録事項と一致している船舶登記簿の表題部に関する事項について変更のある場合には、管海官庁において変更登録を行った後、船舶原簿謄抄本を添えて変更登録を申請することとしている。			
中間公表資料との関係	国土交通省関係130頁			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他
規制改革推進3か年計画における記載	【11 運輸関係 (3)個別事項 オ.その他 船舶登記制度と船舶登録制度の一元化】 申請人の負担軽減の観点から、船舶登記制度と船舶登録制度の実質的な一元化について検討を行い、その結果を踏まえ、所要の措置を講ずる。			
(説明)	事務の一元化までの間、国民の負担をできる限り軽減するための制度として、船舶登録事項と船舶登記の表題部に関する事項について管海官庁に変更登録の申請があった場合に、管海官庁から囑託による変更登記の制度(囑託制度)を採用する方向で、その具体的方法等を検討中である。			
担当局課室名	海事局検査測度課登録測度室	(連絡先)03-5253-8639		

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)経済団体連合会 (社)日本船主協会	
項目	航海実歴認定を受けた船長の乗り組む船舶に対する強制水先の免除			
意見・要望等の内容	期間用船された船舶も含め、実歴認定を受けた船長の運航する船舶はすべて強制水先を免除すべきである。			
関係法令	水先法第13条 水先法施行令第2条、別表第2 水先法施行規則第22条	共管	なし	
制度の概要	船長は、政令で定める港又は水域においてその船舶を運航するときは水先人を乗り込ませなければならないが、日本船舶又は日本船舶を所有することができる者が借り入れた外国船舶（期間よう船を除く。）の船長であって、当該港又は水域において一定回数以上航海に従事したと認定された者は、水先人を乗り込ませなくとも良いこととされている。			
中間公表資料との関係	国土交通省関係131頁			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他
規制改革推進3か年計画における記載	なし			
(説明)	<p>強制水先の免除については、国際的にも自国船が対象となっており、諸外国において日本船舶が、航海実歴をベースに強制水先を免除されている実例は存在しない。このような観点から我が国のみが他国に先がけて外国船舶に対する水先を免除することは困難である。</p> <p>また、日本船舶については、我が国の法令が適用され、船舶職員法上の海技免状を有する等、特定の港又は水域を安全に航行するために必要な我が国の海事法令等に精通した船員が法令上の基準に従い乗り組んでおり、船舶運航の観点から全体として安全性が確保されているため免除しているものである。一方、便宜置籍船も含めた外国船については我が国の法令が適用されず、安全確保を担保する制度的な保証がないことから、現行制度を維持することが必要である。</p> <p>なお、港湾の国際競争力強化は、あくまで安全確保を前提として進めるべきであり、安全な船舶運航のため現行制度はきわめて重要な役割を果たしている。また、船舶性能等の進歩は、安全性を向上させるものではあるが、国際的にみても水先人の操船に関する判断に代替するものとはなっていない。</p>			
担当局課室名	海事局船員部船舶職員課 (連絡先) 03-5253-8655			

分野	5 運輸関係 (5) 海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)日本船主協会	
項目	港湾関係諸料金(入港料等)の適正化			
意見・要望等の内容	船舶には、入港に際して入港料等の港湾関係諸料金が課されており、これらの徴収の考え方を明確にしたうえで、諸外国のそれらと比べて負担水準の適正化を図ること。			
関係法令	港湾法第44条、第44条の2	共管	なし	
制度の概要	港湾管理者の定める入港料、港湾施設使用料の徴収については、港湾法第44条第1項及び第44条の2第1項に明記されており、入港料を徴収しようとする港湾管理者は、あらかじめ料率を定め、これを公表し、徴収することができることとなっている。また、利害関係人は、料率を定め又は変更する際に、料率が不当又は違法と認めるときは国に対して異議を申し出ることができる。			
中間公表資料との関係	国土交通省関係 1 3 2 頁			
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他
規制改革推進3か年計画における記載	なし			
(説明)	入港料等の諸料金については、上記の規定に基づき、港湾関係の施設等を使用する対価として定められており、入港料等の諸料金の設定にあたっては、各港湾管理者が自らの判断により設定することとされている。			
担当局課室名	港湾局管理課 (連絡先) 03-5253-8659			

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	(社)日本船主協会		
項目	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化				
意見・要望等の内容	料金設定方法(個別原価主義による)を見直し、荷動きの実態や公共埠頭料との格差等を勘案した、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とすること。				
関係法令	外貿埠頭公社の解散及び業務の承継に関する法律施行規則第5条第1項	共管	なし		
制度の概要	外貿埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却費、修繕費、管理費、災害復旧引当金、貸倒引当金、支払利息等の費用の額の合計を基準とし、かつ、岸壁等に係る外貿埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定めている。				
中間公表資料との関係	国土交通省関係 1 3 3 頁				
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期:	検討中	措置困難	その他	
規制改革推進3カ年計画における記載	なし				
(説明)	公社埠頭の貸付料は、省令で定めた基準等を考慮しつつ、埠頭公社と船社等の中で結ぶ岸壁等賃貸借契約による民間契約で決定されるものであり、政府の規制の問題ではない。				
担当局課室名	港湾局管理課 (連絡先) 03-5253-8659				

分野	5 運輸関係 (5)海上運送事業等	意見・要望提出者	EU		
項目	国際港におけるガントリークレーンの民間所有の容認				
意見・要望等の内容	日本の港には、日本製のガントリークレーンばかり設置されている。日本製のクレーンの費用は割高である。コンテナターミナルの利用者が外国製のクレーンを所有することができれば、コストを減らすことができるという要望。				
関係法令		共管	なし		
制度の概要	外貿埠頭公社は、岸壁、コンテナヤード・ガントリークレーン等コンテナターミナル施設を一体として貸し付ける。				
中間公表資料との関係	国土交通省関係 1 3 4 頁				
状況	措置済・措置予定 (実施(予定)時期：	検討中	措置困難	その他	
規制改革推進3カ年計画における記載	なし				
(説明)	岸壁等については、公社が岸壁等の全体について整備を行った上で、1バースごとを一体として船社等に貸し付けるのが一般的である。 どの国のガントリークレーンを設置するかは外貿埠頭公社が当該岸壁、ガントリークレーン等を使用することとなる借受者の意見を聞いて決定するものであることから、自己所有の問題も含めて借受者が契約の際に外貿埠頭公社に申し入れることにより解決が図られるものであり、政府の規制の問題ではない。				
担当局課室名	港湾局管理課 (連絡先) 03-5253-8659				