図４　種類２ａ、種類２ｂ（方向指示器のＨ面の高さが地上750mm未満となるように取り付けられている場合の当該方向指示器のＨ面より下方の最小角）：

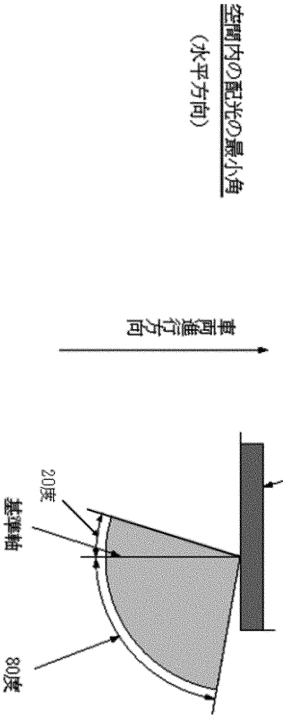
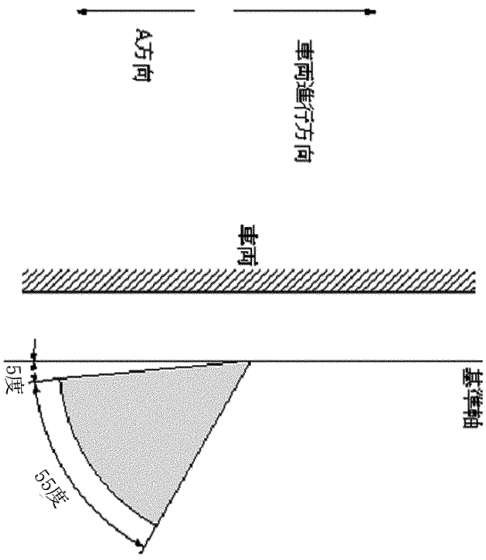


図５　削除

図６　種類５及び６：



（注１）　上図に示した角度は、自動車の右側に装着する場合を示す。

別添七十三別紙二１・４・の次に次を加える。

方向指示器のＨ面の高さが地上750mm未満となるように取り付けられている場合にあっては、光度の確認は下方５°でよい。

別添七十七４・２・１・２・及び別紙三２・１・１・並びに別添百五別紙四２・中「同規則第６改訂版」を「同規則第６改訂版補足第２改訂版」に改める。

附　則

この告示は、平成二十五年十一月三日から施行する。

○国土交通省告示第千七十九号

道路運送車両の保安基準（昭和二十六年運輸省令第六十七号）第五十八条の規定に基づき、道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示を次のように定める。

平成二十五年十一月一日

国土交通大臣　太田　昭宏

道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示の一部を改正する告示

道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示（平成十五年国土交通省告示第千三百十八号）の一部を次のように改正する。

第三十条第七項中「製作された自動車」の下に「及び国土交通大臣が定める自動車」を加える。

第三十二条に次の一項を加える。

12　平成二十九年十一月十七日以前に製作された自動車及び国土交通大臣が定める自動車については、細目告示第四十五条、第百二十三条及び第二百一条の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成二十五年国土交通省告示第千七十八号）による改正前の細目告示第四十五条、第百二十三条及び第二百一条の規定に適合するものであればよい。

第四十五条に次の一項を加える。

20　平成二十九年十一月十七日以前に製作された自動車及び国土交通大臣が定める自動車については、細目告示第五十九条、第百三十七条及び第二百十五条の規定にかかわらず、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示（平成二十五年国土交通省告示第千七十八号）による改正前の細目告示第五十九条、第百三十七条及び第二百十五条の規定に適合するものであればよい。

附　則

この告示は、平成二十五年十一月三日から施行する。

○国土交通省告示第千八十号

民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（平成二十五年法律第六十七号）第三条第一項の規定に基づき、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針を次のとおり定めたので、同条第五項の規定に基づき公表する。

平成二十五年十一月一日

国土交通大臣　太田　昭宏

民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針

第一　民間の能力を活用した国管理空港等の運営等の意義及び目標に関する事項

１　意義

(1)　背景

我が国の総人口は、二千五年を境に既に減少局面に入っていることに加え、少子高齢化が急速に進行している。国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、二千四十五年には日本の総人口は一億人程度に減少するほか、二千六十年には総人口の約四十パーセントが六十五歳以上になることが見込まれている等、我が国経済社会の将来に対する大きな懸念材料となっている。

日本経済は現在に至る約二十年間、総じて低い経済成長に甘んじてきたが、一方で他のアジア諸国においては、例えば、中国の名目ＧＤＰが我が国を上回るなど、急激な経済成長を遂げている。経済のグローバル化が進展し、国境をまたぐ投資が拡大する中、我が国が国際的な都市間競争を生き抜くためには、産業競争力の強化に向けた取組みのみならず、海外諸国の成長を我が国に取り込んでいく必要があり、航空の果たす役割は大きい。

こうした中で、首都圏空港の発着回数の拡大を背景として航空自由化（オープンスカイ）の進展、ローコストキャリア（ＬＣＣ）等の新たな担い手の登場といった航空市場の発展・著しい環境変化が生じているところであり、「受け手」となる空港自身も、各地域のニーズに応えるため、こうした変化のメリットを最大限活かし、内外の航空需要を取り込むためにも、さらなる経営改善に取り組む必要がある。

我が国の空港は、社会経済の発展や高速交通需要の増大に伴い順次整備が進められてきた結果、現在、全国で合計九十七を数えるに至っており、配置的側面から見れば、ほぼ概成している。今後、人口減少・少子高齢化が一層進展することを考慮すると、かつてのような国内航空需要の右肩上がりの増加が見込まれないことから、更なる効率的な空港経営が求められている中で、「整備」から「運営」へとその重点をシフトした空港政策をどのように進めていくかが課題とされている。