

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
河川法第24条	河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。)を占有しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならないこととしています。	c	-	河川は公共用物であることに鑑み、鉄道橋や道路橋等河川敷地への設置が必要やむを得ないもの他、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限り、原則として第3セクターを含めた公的主体による占有のみを認めています。 また、占有の許可の期間については、当該占有の目的を達成するため合理的にして、かつ必要最小限度の期間として5年ないし10年の期間を設定しています。 これは、河川敷地の利用方法は、公共性の高いものを優先するほか、地域社会の状況変化等に対応した適正なものとする必要があるからです。	-	z1200001	国土交通省、財務省	(1)中小企業に国有河川敷地を解放し、社会保障財源の収益効果を高める。	5004	50040001	11	社会福祉法人 鞍手会 グイ・ティ・エカブライズ ㈱ (有) かじと 梶栗俊郎	1	(1)中小企業に国有河川敷地を解放し、社会保障財源の収益効果を高める。	利益の50%以上を社会福祉法人の経営する高齢者・障害者施設等の社会的弱者施設に当てる事業者に対して、国有河川敷地を100年間無償を含め安価で賃貸する。 目覚ましい経済発展の中国制度を日本経済はすぐ活用出来る仕組みとして、中国は社会主義で、土地の所有権は認めず100年間、国が賃貸する為、道路や公共事業がやりやすく短期間で大型プロジェクトを実現出来る。 (1)(2)位置より中間市役所橋との中間位置に鞍手町大字小牧と北九州市八幡西区との渡架橋計画が上記同時期あったものを實現させる。 (2)上記(1)の同地横に九州高速道路が同時期に開通している。その近隣地点にインターチェンジ設置計画があるものを実現させる。 (3)上記(2)これらの事業に関して国及び地方公共団体の事務事業であり、補助金等においても制限が行われ公的財源の強い市場である。これらを一定の要件を満たし、中小企業の起業家に対して、ベンチャー支援の立場から民間に解放して欲しい。 (3)これらの事業の地方公共団体は全額100%が税金で行われる。私の提案は国より50%総事業に対して助成して頂き後の50%は民間資金(財投資金を捻出)を活用して行う為、地方公共団体より財政削減が50%出来る。	(1)前回まで2回に渡っての構造改革特区推進室への構造改革特区・地域再生提案に対して、単なる財政措置を講ずるものであるとの回答に対して、反論の意見書を別添資料の様に送っているが、その回答がない中で内閣府担当が人事異動で替わり、社会福祉施設に特化した住みたくなる町づくり特区・地域再生の具体的な提案として全国規制改革民間開放提案としたい理由である。 (2)これらの事業に関して国及び地方公共団体の事務事業であり、補助金等においても制限が行われ公的財源の強い市場である。これらを一定の要件を満たし、中小企業の起業家に対して、ベンチャー支援の立場から民間に解放して欲しい。 (3)これらの事業の地方公共団体は全額100%が税金で行われる。私の提案は国より50%総事業に対して助成して頂き後の50%は民間資金(財投資金を捻出)を活用して行う為、地方公共団体より財政削減が50%出来る。	【別添資料】 文書番号 A051 A053 A059 A095 A096 A097 A098 A099 A102 A103 A107 A108 A109 A176 A177 A178 A179 A180 A181 A182 A183	
河川法第24条	河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。)を占有しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならないこととしています。	c	-	河川は公共用物であることに鑑み、鉄道橋や道路橋等河川敷地への設置が必要やむを得ないもの他、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限り、原則として第3セクターを含めた公的主体による占有のみを認めています。 また、占有の許可の期間については、当該占有の目的を達成するため合理的にして、かつ必要最小限度の期間として5年ないし10年の期間を設定しています。 これは、河川敷地の利用方法は、公共性の高いものを優先するほか、地域社会の状況変化等に対応した適正なものとする必要があるからです。	-	z1200002	国土交通省、財務省	(2)中小企業に国有河川敷地を解放し、社会保障財源の収益効果を高める。	5004	50040002	11	社会福祉法人 鞍手会 グイ・ティ・エカブライズ ㈱ (有) かじと 梶栗俊郎	2	(2)中小企業に国有河川敷地を解放し、社会保障財源の収益効果を高める。	河川法・道路法・建築基準法・都市計画法の弾力の運用とカジノ特別立法で、昨年の11月・本年6月に応募している社会福祉施設に特化した住みたくなる町づくり特区・地域再生構想の實現を図る。 (1)強い地域を作る社会福祉施設に特化した住みたくなる町づくりで国内的地域間競争や国家間の観光都市競争に得意業で勝る強い地域にする (2)地域特化自然と言う美しい財産と勤勉な労働力を生かし少子高齢化・グローバル化に対応した事業で経済の活性化を行う (3)歴史の発想の転換あらゆる価値観や歴史観・人種に開けなく話し合いで知恵・情報資金・土地・労働を出し合って美しい自然と日本の伝統文化を生かした町並みにする (3)歴史の発想の転換あらゆる価値観や歴史観・人種に開けなく話し合いで知恵・情報資金・土地・労働を出し合って美しい自然と日本の伝統文化を生かした町並みにする (4)経済の循環性意識改革・個人資産を半分以上持っている高齢者の現金や土地を持つている裕福層の人々がカジノで現金を思い遣り、分譲する。バリアフリーマンションの住宅を購入したり、賃貸で収入を得る事が社会貢献になる事をPRし積極的に推進する	地球環境の汚染からか？最近の異常気候を考えれば集中豪雨(水害)地震と数多く発生した地域安全・安心が懸念される。人類が少なくとも永河期より生きてきた一万年後は最低でも生かされる様に後世に残す事が平和な現世を生きてきた人々の責任と義務ではなからうかと思える。 その観点より、人類が最初に集落を形成したとされる河川地域を現代日本建築・土木最先端技術を發揮し、100年間安全・安心を保障した構造造物を作り22世紀をにらんだ町づくりのモデルとする。	【別添資料】 文書番号 A130 A163 A167 A177	
河川法第24条	河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。)を占有しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならないこととしています。	c	-	河川は公共用物であることに鑑み、鉄道橋や道路橋等河川敷地への設置が必要やむを得ないもの他、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限り、原則として第3セクターを含めた公的主体による占有のみを認めています。 また、占有の許可の期間については、当該占有の目的を達成するため合理的にして、かつ必要最小限度の期間として5年ないし10年の期間を設定しています。 これは、河川敷地の利用方法は、公共性の高いものを優先するほか、地域社会の状況変化等に対応した適正なものとする必要があるからです。	-	z1200003	国土交通省、財務省	(3)中小企業に国有河川敷地を解放し、社会保障財源の収益効果を高める。	5004	50040003	11	社会福祉法人 鞍手会 グイ・ティ・エカブライズ ㈱ (有) かじと 梶栗俊郎	3	(3)中小企業に国有河川敷地を解放し、社会保障財源の収益効果を高める。	(地方自治体事業を民間事業者に開放)29年前(昭和50年)に開通している新幹線や高速道路・遠賀川河川敷地という社会的財産を有効に利用して新幹線新駅(仮称筑豊駅・高速道路インターチェンジ)・川の健康増進の一つとして無農薬・有機法で環境を考えた安全・高付加価値商品を限定産出する仕組みを作り、農業のグローバル化に対応する。 (3)(都市と地方のインフラ整備の格差を是正する)自然と近代(構造物)の共生する町づくりを行う手段として連れた下水道整備・農水路整備を早期に實現させる (4)(新規事業者育成)国や地方自治体と不公平な競争条件で競争しなければならぬ事業を一定の要件を満たした、中小企業の新規事業者に対して官制市場を開放する	(1)民間事業者がいい計画を立案したとしても地方公共団体が策定した都市計画に受付けられなかった場合は実現する可能性が低い 構造改革は現状を改善する事であり総論賛成各論になると既得権益に対して抵抗がある為、地方自治体においては、構造改革に対する理解がある所以以外、新提案は受け付けられない事が多い 現実問題として、平成元年より私は前鞍手町町長より当該計画原案を聞きながら平成元年から2年に掛けて当時の建設省道路課長と50-70時間PF1事業における民間活力を利用する事で肥大化した財政を削減する事の議論と陳情を行った	【別添資料】 文書番号 A060 A061 A062 A063 A064 A065 A180	

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
河川法第24条	河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。)を占有しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならないこととしています。	C	-	河川は公共用物であることに鑑み、鉄道橋や道路橋等河川敷地への設置が必要やむを得ないもの他、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限り、原則として第3セクターを含めた公的主体による占用のみを認めています。 また、占用の許可期間については、当該占用の目的を達成するため合理的にして、かつ必要最小限度の期間として5年ないし10年の期間を設定しています。 これは、河川敷地の利用方法は、公共性の高いものを優先するほか、地域社会の状況変化等に対応した適正なものとする必要があるからです。	-	z1200004	国土交通省、財務省	(4)中小企業に国有河川敷地を解放し、社会保障財源の収益効果を高める。	5004	50040004	11	社会福祉法人 鞍手会 が、テ、エカフライズ(株)かじと 倶楽部	4	(4)中小企業に国有河川敷地を解放し、社会保障財源の収益効果を高める。	世界一(ギネスブック)の世界遺産・日本建築コピーイメージで河川施設を作り観光立国のシンボルにする(厳島神社をイメージ) や財産を洪水から守る為に河川の改修事業の一つとして強固な構造物を同時に作る事で川と水を安全に流す事業が効果的・効率的に出来る 新しい橋を作る場合(遠賀大橋(中間市役所前))長さ327mの場合、全体事業費60億円、橋本体のみ46億円(旧渡架橋撤去費)の費用を有効に使用する事で全体事業費の効率を高める 介護・医療・教育・環境・農業とレジャー産業の一体的町づくり事業で地域再生・雇用の確保を図り、少子高齢化社会とグローバル社会に対応する	新渡架橋(鞍手と北九州八幡西区を結ぶ地点)を利用して日本の世界的遺産・神社・寺院をイメージした強大建築物(2億円の資金を使った為、老人デザイナーセンターのみしか開設出来なかった)を平成8年-10年当時通産省・経済産業政策局地域振興係長は「行政の費用で調査・研究を行わなければならない事を本当に貴男がレポート通り実施してきたと言う事が事実であれば法律を作る」と言っており、社会福祉法人認可を平成13年9月取得するアドバイスを頂き感謝している 平成8年-平成13年にかけてPF1事業での社会福祉施設集積所計画書を鞍手町へ提出したが財政難の為、負担金を助成する事が出来ないで受け付ける事が出来ないと言われた 平成14年9月から総理大臣目安箱へ行政・特殊法人の不作為や契約違反の実態をレポートする(24ヶ月間でA4・2500ページ)	【別添資料】 文書番号 A041 A042 A043 A044 A045 A046 A047 A048 A049 A050	
旅行業法第2条、第3条	旅行業又は旅行業者代理業を営むためには、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。	C	-	旅行業務に関する取引については、通常、旅行業者が提供する旅行サービスについて、旅行者はあらかじめその内容を具体的に確認できないまま、代金を払いしる取引形態がとられることから、旅行業務に関するプロである旅行業者との間で、その持つ種々の職・量等の点において不利な立場にある旅行者の保護に努めるため、適正な契約の締結と適正なサービスの履行を確保する観点から必要最低限の規制を設けているものである。このうち、旅行業者の登録制度は、旅行業務を営む者としての信頼性を一定の財政的基礎の確保、適正な管理・監督体制の維持、旅行業務に関する取引原則の遵守の確保等の観点から判定するものであり、旅行者の保護を図る上でも最も基本的かつ重要な制度である。 他に、ツアー料金を支払いにしたとしても、旅行業者が主催する旅行サービス提供事業者に対する債務不履行となり、損害賠償を請求される可能性がある。また、旅行者による損害の賠償責任を旅行者が負担する事象、旅行者が代金を支払った後旅行代金の確保が支払いが担保されないために、旅行業者が旅行サービス提供事業者に対して払うべき料金を支払えない事象も想定される。 他方、その主体が形町村の委託を受けた法人の場合においても、あるいはその取組対象地域が限定されていても、さらには旅行業務の教育等、公共の目的のために実施するものないし、不特定多数の旅行者との間で取引契約を締結し、旅行商品の企画販売を行う以上、旅行者保護の必要性に変わりはない。 以上により、当該法人が、旅行業法上に規定される旅行業(あらかじめ旅行計画を策定し、旅行代金を設定した上で広帯域を用いて広く参加する旅行者を募集する主催旅行、及び、宿泊、乗車等各種旅行サービスの提供等)を行う場合は、法が規定する要件を満たし登録を取得することが必要となり、法の適用除外は困難である。	-	z1200005	国土交通省	体験交流型観光事業に対する旅行業法の適用除外	5006	50060001	11	NPO法人にいがた奥阿賀ネットワーク	1	体験交流型観光事業に対する旅行業法の適用除外	以下の条件を満たす体験交流型の観光事業に限り、旅行業法の適用除外としてほしい。 実施団体が市町村の委託を受けた法人(NPO法人を含む。)であること 旅行の内容は、地域の素材を活かした体験交流型の観光事業(グリーンツーリズム、都市と農山漁村との共生・対流)に限定していること。 事業の目的を「学校教育又は一般市民の社会教育」とすること。	地域外の旅行業者に頼る必要がなく、地域が主体的に地域の素材を活かした交流事業が実施できることで、真の地域活性化が図られる。例えば、宿泊、体験指導料などの経済効果や人材育成、教育効果のほか、当該交流事業による一定の収入の見込みが立つことで、他の地域からの人材を受け入れることも可能となり、過疎対策にもつながる。また、地域から離れた所にある旅行業者では、インストラクターの手配などの調整を行うことは、現実的には難しい。都市と農山漁村との共生・対流を進めていく中でも、地域の自立は必要であり、今回提案の緩和措置を実施することで、地域の自立が促進される。	体験交流型の観光事業は、一般的に取扱い金額が小口である。また今回想定している事業では、通常の旅行業と比べて範囲・事業規模を著しく限定していることや、市町村の関与もあることなどか、ビジネスよりもむしろ公共性を有する「地域づくり」の性格が強いと考えられるため、料金が前払い制でないことと、消費者保護は図られると考えるため。	
建設業法第7条第1号 建設業法第7条第1号イに掲げる者と同等以上の能力を有する者を定める件(昭和47年建設省告示第351号)	許可の基準として、建設業の許可を受けようとする者が法人である場合には常勤の役員のうち一人が、また、個人である場合には本人又はその支配人のうち一人が、次のいずれかに該当することが必要である旨規定している。 許可を受けようとする建設業に5年以上の経営業務の管理責任者としての経験を有していること 国土交通大臣が掲げるものと同等以上の能力を有するものと認定した者	C	-	建設業の経営は、他の産業の経営とは著しく異なった特徴を有しており、適正な建設業の経営を行うことを期待するためには、建設業の経営業務についての経験を少なくとも5年以上有するものが最低一人はいることが必要であると判断され、この要件が定められたものである。 また、経営業務の管理責任者に関する実務経験要件は、昭和46年に許可制度が導入された際、諸外国の事例や関係者の意見を踏まえ5年とされたものであり、5年間という期間が建設業において工事の契約から引渡し、補修までの一通りの業務を経験するため必要十分な期間であることを踏まえればこれを短縮する必要はない。 また、現在、国土交通省では建設業における不良・不適格業者の排除と建設業者の再編淘汰を推進し、過剰供給構造の是正を図ろうとしており、こうした中で、経営業務の管理責任者に関する実務経験要件をはじめとする建設業者の許可要件をこれ以上緩和することは困難である。	-	z1200006	国土交通省	建設業「経営管理者」の資格要件の撤廃または規制緩和	5009	50090001	11	(株)日立ライブ	1	建設業「経営管理者」の資格要件の撤廃または規制緩和	建設業の許可条件の経営管理者はイ、建設業に5年以上経営業務の管理責任者経験、ロ、国土交通大臣認定者。この認定者とは昭和47年(1972年)建設省告示第351号で、他の建設業の7年以上の経営業務管理責任者経験、同種の建設業の7年以上経営管理者に準ずる地位にあって経営業務を補佐した経験を有する者、と指定されている。この規定を撤廃または緩和(役員経験1年以上など)していただきたい。	法人で組織的に事業を営んでいる場合、経営者の他に経営管理者を置く必要性が認められない。特に建設業を兼業する法人では、役員5年、または建設、総務、経理部長7年の者を採るのが困難な状況にあり、役員任期の延長や他社員経験者を雇うなどの措置をとるケースもあつけれ、経営の実態にそぐわないのが実状である。		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
建設業法第15条第3号 建設業許可事務ガイドラインについて(平成13年国総建第97号)	特定建設業の許可を受けようとする者は、8000万円の工事を履行するに足りる財産的基礎を有していなければならないこととされており、次のすべての基準を満たす者でなければならない。 欠損の額が資本の額の20%を超えていないこと。 流動比率が75%以上であること。 資本金の額が2000万円以上であり、かつ、自己資本の額が4000万円以上であること。	C		特定建設業における財産要件は、元請負人の資力不足、経営困難から派生する下請負人の連鎖倒産等を防止する必要性があること等の理由により、特定建設業を営むうえでの最低限の基準として定めたものであることを踏まえれば、兼業の有無にかかわらず、当該要件を緩和する必要はない。		z1200007	国土交通省	建設業「財産的基礎」の見直し	5009	50090002	11	(株)日立ライフ	2	建設業「財産的基礎」の見直し	建設業許可条件の財産的基礎の3項目のうち流動比率について不動産を兼業する場合は、この条件を50%に緩和していただきたい。	流動比率は貸借対照表の流動資産(現金、売掛金、商品・製品等)を流動負債(買掛金、短期借入金等)で除した数値の百分率で現れたものであるが、不動産を兼業する場合、借入金で土地や建物を手当てするところから、流動比率が75%を下回る場合が多い。規制をクリアするため許可更新の前年度決算に合せ短期借入金から長期借入金(固定負債)に借り替えを余儀なくされ、金利負担が増し経営を圧迫している。		
土地基本法	土地基本法は、土地についての基本理念を定めるとともに、土地に関する施策の基本となる事項等を定めたものであり、国土交通省としては、こうした土地についての公共の福祉優先等の基本理念に基づき、これまで土地政策を総合的に推進してきたところである。	C		本件に係る要望内容は、「公共財」という用語の法律上の意味が曖昧であり、その意味如何によっては、財産権に関する憲法上の問題でもあると解されるので、特定の区域について、「土地公共財・特区」の措置を講ずることは困難と考える。		z1200008	法務省、国土交通省	土地制度の改革(土地を私財から公共財に転換すること)	5016	50160001	11	山口健治 (世界経済・土地研究所)	1	土地制度の改革(土地を私財から公共財に転換すること)	土地は、現在の土地制度では純粋な私有財産とされているため、日本では昔から土地投機が絶えぬ。バブルの前は、日本列島改造の時代、昭和47-48年がそうであった。人口密度が高く、生産活動や経済活動が活発な日本では、土地投機が経済のすべてをだめしている。たとえば、物価高、世界一の地価、バブルの発生と崩壊、不良債権の発生、金融不安、公的資金の投入、バウボウにコストの高い公共事業、国と地方の財政赤字の累積等)土地投機の結果、マクロ経済のバランスは崩れ、地価上昇のときはインフレ圧力、地価下落のときはデフレ圧力を、日本経済に対してかけてきた。今回の土地バブルは、その最大のものであった。日本経済がメタメタに破壊された。わかれは、またデフレ圧力の下に生きている。国の基本構造である土地所有権制度は、完全な時代遅れとなつてしまし、日本の土地制度は、130年前のものであり、19世紀の遺物となっている。こんな特異な土地制度を持っている国は世界にない。日本がお手本としたフランスは、130年の間に大きく変わってしまった。日本は、土地については後進国になつてしまった。世界の土地政策の流れは、土地の公共財化、土地公有化に向かっている。外国では、土地は私財というよりは、むしろ公共財として扱われる方向に進んでいる。日本経済を健全な方向に再生するためには、民法を是しめ土地法を抜本的に改正し、土地の権利は利用権を中心として国民に与えるが、土地の処分権、売買する権利は、国と地方公共団体のみが保持する制度を採用する必要がある。日本経済が崩壊した今、これを再生するためには、土地を公共財とすることが不可欠の課題である。	土地については、戦後の農地改革を除き、基本的な制度の改革は、明治6年の地租改正以来ほとんど行われていないように思う。しかし、海外では「土地は公共財」(Land is public property)という考え方は、今や世界の土地政策の潮流となっている。現在の土地制度の下での日本では、人間がいくら勤労に働いても、土地制度の欠陥から土地投機が起こり、経済のバランスが崩れてしまっている。失業や自殺が多くなり、物価が高く、住居費が高い日本では、土地制度は、少子化の大きな原因ともなっている。今後土地投機は、あらゆる手段で根絶しなければならぬ。このためには、土地に関する日本人の意識を、根本的に変革する必要がある。と同時に、明治維新以降の、土地制度の基本を抜本的に改革する必要があり、土地に関する国民の権利は、投機を伴わない利用権に限定すべきである。土地を公共財とすることによって、日本経済は下記のメリットを享受することができる。1 土地投機ができなくなるため、土地バブルは起こらなくなる。バブル時のインフレ圧力、バブル崩壊時の長期にわたるデフレ圧力のみを生ずることはいない。2 不良債権、金融不安等は非常に少なくなり、銀行界に対する公的資金の投入も、必要となくなる。3 土地制度の重心が公益重視、土地私権を強化させることとなるため、公益と私益のバランスが回復する。そして、公共事業を持つ財であることを認めているので、その趣旨を尊重して、国民の土地の権利は、利用権に限定することにし、その方向で、民法をはじめとする土地法体系の抜本的改正を行う。	<要望理由より続き> 以上、土地を私財から公共財へと転換することによって生ずるメリットをあげてきた。その反面、失われる利益は、地権者や金融機関の土地投機による利益のみである。役権的利益の追求は、世界どの国でも懸念のみなされてきた。したがって、この改革で失われるものは特になし。この次改革によって、日本経済は、確実に、健全な方向に再生することができる。そして、われわれの通貨である日本円は、基礎通貨への道を歩むことと不可能ではない。銀行の脆弱化した土地制度に転換するあまり、今土地を公財として転換することができれば、GDPを世界第二位となった、種かしい日本経済の復活は、今後も繰り返す予想される土地投機と土地バブルによってまともな崩壊され、マクロ経済は激動的に、深淵の道をとどろかろう。道に、道に土地投機が過去の日本経済の中でどの様な役割を果たしてきたのか、政府の国策経済政策を振り返り、政策的に分析した結果、日本では、政策的に土地投機をコントロールすることができなければ、経済の再生は、ほとんど不可能に近いと結論いたしました。これは、「日本経済・同目録」目録として、下記の3社(まぐろ、メルラン、メルマ)で配信しております。3年がかりで、現在まで、多くの読者に約50回配信してきました。	
下水道法第2条、第5条、第3条	下水道法では、個別処理方式を下水道として定義していない。下水道事業の実施にあたっては予定処理区域を事業計画に定めて事業を実施することとしている。下水道管理者は地方公共団体が行うものとしている。	C		集合処理方式については下水道等において、個別処理方式については浄化槽において適切に役割分担しながら事業を推進しています。仮に、ご指摘の通り下水道施設の定義を個別処理方式の施設に限定した場合は、事業が進展し、同様の施設整備を2つの事業で行うことになり、また二重投資の恐れがあり、国民経済上極めて不合理となるため、下水道施設の定義を個別処理方式の施設に限定することは困難です。現在、下水道・農業集排水の集合処理方式と浄化槽の個別処理方式については、汚水処理の適切な役割分担を定めた都市計画事業として事業を推進していることとします。集合処理区域と個別処理区域について、「厳格な線引き」とありますが、前では地方公共団体に対し「社会情勢の変化や地域の実態に合わせて適切に線引きを推進する」として柔軟に対応してまいりました。今後も各事業が進展を図りながら効率的な汚水処理施設の整備を推進して参りたいと考えております。 下水道法に基づく下水道事業については、都市の健全な発展及び公衆衛生の向上に寄与し、あわせて公共用水域の水源の保全に寄与することを目的として実施され、国民の生命・財産を守る極めて公共性・緊急性の高い役割を担っています。その効果は、個々の住民のみならず都市全体、下水道区域と区域にわたるため、住民等に対して等しい排水の排除規制、排水区域内の下水道の利用義務付け等の強制的な義務を課す必要があることから、地方公共団体によって管理されています。しかしながら、強制的な義務を課すような事例以外の事例(下水道処理場の運転管理等)については、できるだけ民間事業者による形で進められ、既に相当部分が民間委託されている。民間事業者の経営工夫をいかに得る包括的な民間委託についても推進しています。		z1200009	国土交通省、環境省、農林水産省	下水道事業の多角化と民間開放	5020	50200002	11	(株)NISE&M	2	下水道事業の多角化と民間開放	・下水道施設の定義を個別処理方式の施設に拡張する。 ・集合処理区域と個別処理区域を厳格に線引きせず、個別事情に応じて処理方式を選択し、一体的な整備を可能にする。 ・民間の下水道事業者を認める(既存施設はリース)	・市町村の財政事情から集合処理方式の整備が事実上断念されている地域で、集合処理方式、個別処理方式を組み合わせたい。 ・集合処理区域は厳格に線引きされていて、その変更を機動的に行うことは想定されていない。このため、個別処理方式への変更が円滑に行われにくい状況にある。 ・個別処理区域においても、複数市帯を集合処理した方がよい区域もある。このような細かい事情を考慮しながら2つの区域を線引きすることは現実的でなく、一体的に整備する方が必要である。	・民間事業者として上下水道事業を一体として運営できるようにすれば一層の効率化が可能となる。(上記要望1参照)	

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
なし	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(船舶勘定)の船舶共有建造制度は、内航海運事業者と費用を分担して質の高い船舶の建造を推進するものである。同機構においては、財務状況を勘案し、要望で言及されている措置は実施していないものと承知している。なお、一定の条件を満たす共有船舶については繰上返済を認めている。	e	-	独立行政法人制度の創設の趣旨は、国による事前関与や統制を極力排することであり、具体的な業務執行については法人の自律性・自主性に委ねられていると理解している。同機構は独立行政法人であり、本件は同機構の経営判断に係る事項である。 なお、一定の条件を満たす共有船舶については、繰上返済を認めているところであるが、引き続き船舶共有建造制度を実施するためには、同機構の船舶勘定の厳しい財務状況を踏まえると、損失を伴う措置を実施することは困難と判断されているものと承知している。		z1200010	国土交通省	鉄道建設・運輸施設整備支援機構の新造船建造の借入金制度見直し	5025	50250001	11	(社)セメント協会	1	鉄道建設・運輸施設整備支援機構の新造船建造の借入金制度見直し	新造船建造に係る借入金制度の弾力的対応(早期償還、借り換え、共有期間内の船体処分等) 金利軽減措置の実施、対象事業者の条件緩和等。	セメント専用船の建造が機動的、弾力的にできる。	同機構の共有船舶制度は、一般金融機関からの借り入れに比べ有利であるが、繰上返済ができない。	
高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律施行令第7条、第8条、第9条、第14条、同施行規則第8条、第9条、第11条、第19条	経路の誘導のための設備としては、必ずしも線状ブロック等である必要はなく、音声その他の方法も認めているところ。 ただし、段差又は傾斜の存在の警告のための設備としては、点状ブロック等を敷設することとしている。	d (一部c)		視覚障害者の誘導のための設備としては、線状ブロック等及び点状ブロック等以外にも、音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けることとしており、現行制度で対応可能。しかし、視覚障害者への警告の設備としては、点状ブロック等を設けることとしている。点状ブロック等は、視覚障害者に対し、段差又は傾斜路の存在を警告するものと広く周知されており、かつ実用の観点から歩行性、耐久性、耐摩耗性に優れている。また、視覚障害者誘導用ブロックについては、規格についてJIS化、標準化がされており(JIS T9251)、その敷設のルールについても検討委員会が設置され、検討が重ねられてきたものである。この点状ブロック等と同等の有効性が確認され、また、広く認知された設備は、現時点ではないものと認識している。従って、視覚障害者への警告の設備としては、ご要望の提案の実現は困難である。		z1200011	国土交通省	ハートビル法中の警告の設備の要件の拡大。	5032	50320001	11	杉原 司郎	1	ハートビル法中の警告の設備の要件の拡大。	関係福祉施設等2000㎡以上の屋内施設には、誘導ブロック(点状と線状ブロック)の敷設が義務付けられているが、その誘導ブロック自体が、視覚障害者以外(車椅子走行を含む)の歩行者(高齢者、身体障害者)に対し、その凹凸が障害に成っており、又、視覚障害者に対しても、障害となる場合がある。その為、誘導ブロック(点状ブロックと線状ブロック)によらない視覚障害者専用誘導路の設備の敷設が可能となるよう関係条文の改正を要望する。	視覚障害者に対する警告の設備として、誘導ブロック(点状、線状ブロック)が示されているが、高齢者、身体障害者にもやさしい視覚障害者専用誘導路設備(ソフトマット等)の敷設が可能であれば、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築が促進され、施設のユニバーサルデザインの観点から、多くの人々に安心感を与え、公共の福祉の増進に資することができる。	現在、誘導ブロック(点状と線状ブロック)は多くの公共施設等で敷設されているが、雨天時の床ぬれによる高齢者や障害者の転倒、車椅子等への振動による障害、又、誘導ブロックの凹凸によるねんざなどの原因ともなっている。しかし、施行令に2000㎡以上の屋内施設の玄関から受付までは、誘導ブロック(点状と線状ブロック)の敷設が示されており、それを受けて国土交通省の示した建築設計基準では、形状が突起のあるものが実質の標準とされ、他の方式による警告の設備は導入できない現状である。	(添付資料)1.パンフレット 2. CD 3. Q&A 4. 新聞(福祉機器展出席資料) 5. 第31回国際福祉機器展H・C・R 2004 6. 中小企業総合展 2004 in Tokyo 7. 中小企業総合展 2004 in Kansai
高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成12年法律第68号)第4条 移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準(平成12年運輸省、建設省令第10号)第8条	現在バリアフリー法第4条において、旅客施設の新設・大改良に際し、事業者が移動円滑化基準への適合を義務づけているところ、視覚障害者を誘導する設備については、必ずしも視覚障害者誘導用ブロックである必要はなく、音声その他の方法も認めている。	e		障害者誘導用ブロック以外の方法については、視覚障害者を連続的に誘導する機能を有していること、実用の観点から歩行性、耐久性、耐摩耗性に優れていること、こうしたことが広く周知されていることが必要であるが、これらに合致することが確かめられれば、ソフトマット等も視覚障害者を誘導する設備として使用できる。したがって、ご要望については事実誤認であると考えられる。	視覚障害者誘導用ブロックについては、規格についてJIS化が図られており(JIS T9251)、その敷設のルールについても検討委員会が設置され、検討が重ねられてきたものである。	z1200012	国土交通省	交通バリアフリー法による屋内の誘導施設の要件の拡大	5032	50320002	11	杉原 司郎	2	交通バリアフリー法による屋内の誘導施設の要件の拡大	現在、駅構内(公道を含む地下道)、空港施設内において、誘導ブロック(点状ブロックと線状ブロック)の敷設が義務付けられている。その誘導ブロック敷設自体が、視覚障害者以外(車椅子走行を含む)の歩行者(高齢者、身体障害者)に対し、その凹凸が障害に成っており、又、視覚障害者に対しても、障害となる場合がある。その為、誘導ブロック(点状ブロックと線状ブロック)によらない視覚障害者専用誘導路の設備の敷設が可能となるよう関係条文の改正を要望する。	現在、駅構内、空港施設内において、誘導ブロック(点状ブロックと線状ブロック)の敷設が義務付けられているが、高齢者、身体障害者にもやさしい視覚障害者専用誘導路設備(ソフトマット等)の敷設が可能となれば、国土交通省の利用を配慮した建築設計基準にも合致し、高齢者、身体障害者はじめ多くの人々に対し、広くユニバーサルデザインとして、公共交通機関の更なる信頼性につながるものと確信するものである。	現在、誘導ブロック(点状と線状ブロック)が、駅構内、駅に至る屋内道路(公道)に敷設してあるが、通常の歩行時、又、車椅子での走行に対しての振動、高齢者や障害者に与える、このブロックの凹凸が原因による事故は多く聞かれるところである。そのような現状の中、交通バリアフリー法の中で、形状が突起のあるもので、点状と線状ブロックの使用を義務付け、又、その組み合わせまで、指導の対象となっている為、他の方式による警告の表示の設備も導入できない現状である。	(添付資料)1.パンフレット 2. CD 3. Q&A 4. 新聞(福祉機器展出席資料) 5. 第31回国際福祉機器展H・C・R 2004 6. 中小企業総合展 2004 in Tokyo 7. 中小企業総合展 2004 in Kansai

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
土地区画整理法第100条の2、第103条、第104条、第107条	換地計画において換地として定められない土地については、換地処分公告があった日の翌日において施行者が取得し(いわゆる保留地)、遅滞なく(登記をすることとなっている。(第104条、第107条)	d		「構造改革特区の第5次提案に対する政府の対応方針」(平成16年9月10日構造改革特別区域推進本部決定)のとおり、「いわゆる保留地予定地(土地区画整理法第100条の2に基づき施行者が管理する土地)に関して、施行者が第三者に使用収益させている場合(いわゆる保留地予定地の売買を行った場合)に、その内容を明らかにする簿書を法令に位置づける検討を行い、必要な措置を講ずる。」(実施時期:平成17年度中)こととした。 なお、本要望のうち、登記制度の中での位置づけに係る事項については、法務省の所管事項である。		z1200013	法務省、国土交通省	土地区画整理事業における保留地の流動化促進	5035	50350001	11	埼玉興久喜市吉羽土地区画整理組合	1	土地区画整理事業における保留地の流動化促進	保留地については、土地区画整理組合の長(以下、理事長という)による証明をもって登記可能とするよう土地区画整理法などの関係法を改訂する。	保留地については、理事長(関係法"所定の要件を充たす証明書(保留地権利書)を発行するものとし、関係者は、該証明書をもって保留地につき登記をすることができる。 *民法第177条、不動産登記法第117条など	土地区画整理事業は長年月にわたって行われるので、その間に保留地の換金処分を希望する権利者が現れるのは当然である。一方、保留地について購入を希望する第三者も少なくない。しかし現行法では、保留地は換地処分までの間登記できないことから、購入者は金融機関から十分な融資を受けられない。ために保留地の流動化が進まず、国も不動産免許税を徴収できない。 上記実態を改革するために、「保留地を法務局の管理として通常の土地に準ずる扱いとすべき」との構想もあるが、区画整理中の保留地を正確に特定することは法務局に過大な負担を強いるものであるから、かかる構想は現実的とはいえない。 *事業進行とともに経時的に変化する土地状況の把握、それにもとづく位置図、街区、画地、地積の特定などの作業は、整理事業に連携した多数の要員を必要とする。(資料A) この問題を解決するため当組合では、かねてより保留地の特定と表示に関する研究をおこなってきたが、先年独自の方式を確立した(資料B)。これによれば関係法に合致した証明書(資料C)を迅速に作成できるので、これにもとづき組合と金融機関等との協定により、適正な融資「保留地ローン」がなされるようになっている。さらに、担当権付きの保留地の第三者への転売の場合にもこの証明書(資料C)に加えて担当権につき明記)をベースに融資が円滑に行われており、過去の事例は100件近い。 このような実績があるものの、現行の土地区画整理法のもとでは換地処分までは保留地の登記ができないことから、通常の土地に比べて保留地の流動性は低い。一般に未登記の土地の融資は、担当権設定が難しいことから、金融機関は前向きではないからである。そこで、理事長に証明書(保留地権利書)発行の権限を与え、これをもって保留地の登記を可能とするよう関係法の改訂を要望する。	
建築基準法第48条	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	d		一定の環境対策がなされた自動車整備工場であっても、周囲の土地利用状況、前面道路幅員等によっては住居の環境を害するおそれがないとはいえず、一律に緩和することは適当でないが、地域の特性に応じて地区計画による用途制限の緩和や地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区を活用することできめ細かく対応可能である。また、個別の建築物について当該用途地域の環境を害するおそれがないもの等として特定行政庁が認めて許可することによっても対応可能である。		z1200014	国土交通省	準住居地域内における自動車修理工場の床面積規制緩和	5036	50360002	11	(社)日本フランチャイズチェーン協会	2	準住居地域内における自動車修理工場の床面積規制緩和	現在、準住居地域内の自動車修理工場の床面積は、150平方メートル以内と規定されていますが、商業地域内の300平方メートル以内への面積の拡大を要望(騒音防止対策等条件付可)	全国 車検台数約3,050万台(内、持込台数 22%) 16.3米 全国認証工場数 88,627内、指定工場数 28,278 1認証工場車検台数 110台 【一例】指定工場が約1,200工場増加した場合の台数効果(サビス(時間等)) 110×1,200= 132,000台 使用者負担の軽減額(持込費用を1万円とした場合) 132,000台×10,000= 13億2千万円の自動車ユーザーの自動車関係経費の軽減に繋がる効果が期待できる。 *認証工場数等は、日整連H/P より	自動車修理工場には、認証工場(当該工場て修理した車を検査法人に持込車検を受ける) 指定工場(当該工場に検査機器等を設置し、検査員の検査により検査法人に持込しない)の2種(限定資格を含め)がありますがユーザーニーズに対応したビットサービスを提供するには、現在の認証工場面積では基準一杯の作業スペースとなり、ユーザーよりの車検整備作業ニーズの高まりによる対応として、指定資格取得には、基準作業面積に不足をきたす為、ここに、検査機器等設置面積として現在の基準150平方メートルに加え、150平方メートルの追加(合計300平方メートル以内)を要望	
道路運送車両の保安基準 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示 自動車部品を装着した場合の構造等変更検査時における取扱いについて(平成7年11月16日自技第234号・自整第262号)	平成7年11月16日付け自技第234号・自整第262号における取扱いは、一定の要件により装置を取り付けた場合の自動車検査証の記載事項についての手続きを定めたものであり、エア・スボイラーの装着に関する安全基準を緩和したものではない。また、当該取扱いにより指定部品を装着した場合においても、装着した状態において道路運送車両の保安基準の各条項に適合していることが手続きを省略できる条件である。さらに、エア・スボイラーにおいては、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第178条第2項第2号イで規定されている事項は、昭和58年10月1日付け自車第896号により規定されたものを告示化したものであり、従来の取扱いから何ら変更したものではない。このため、当該要望は事実誤認である。	e		平成7年11月16日付け自技第234号・自整第262号における取扱いは、エアロスポイラーは指定部品扱いになっており、自動車に装着する際に全長(最前部・最後部)を超えてもよいと認識していましたが、前記の告示内容と矛盾が発生していると判断しています。尚、カー用品業界においては、平成7年に規制緩和されたものと認識しており、既にこの規制に抵触するエアロスポイラーは、膨大な数が販売されていると考えられ、大きな波紋が予想されるため。		z1200015	国土交通省	エアロスポイラ取付けに関わる規制の緩和	5036	50360003	11	(社)日本フランチャイズチェーン協会	3	エアロスポイラ取付けに関わる規制の緩和	平成15年12月9日国土交通省告示1544号第3節第178条第2項2号イのエアロ・スボイラーは自動車に装着を行う場合、自動車の前部又は最後部にならないものであることとありますが、この事項に関する規制の緩和を要望します。	以下のとおり、要望理由における波紋がさけられる。 流通在庫の廃棄による損失を回避できず、エアロパーツメーカーの損失を防げる。		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
都市計画法第29条第1項	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならない。	c		モデルハウスが開発区域の周辺の地域のみを商圏とする、あるいは住宅が日常生活のために必要な物品に該当するとは通常解しがたく、住宅販売のためのモデルハウスを普遍的に「開発区域の周辺の地域において居住している者の日常生活のために必要な物品の販売等の業務を営む店舗等」に該当するものとして取り扱うことは困難である。 なお、国土交通省では、規制改革・民間開放三カ年計画等に基づき、開発許可制度の市街化調整区域における弾力的な運用の情報提供を全国の開発許可権者に対し実施したところである。		z1200016	国土交通省	市街化調整区域における開発許可要件の緩和	5036	50360005	11	(社)日本フランチャイズチェーン協会	5	市街化調整区域における開発許可要件の緩和	都市計画法では、当該開発地域において居住している者の日常生活のために必要な物品の販売等を行う店舗の建築は認められている。 その要件に、住宅販売の為にモデルハウス建築を認めてほしい。		モデルハウスを建築することにより、地域住民の新居建築・増築・改築の一助になると考えられる。	
建設業法第3条第1項及び同法第6条第1項第6号 建設業法施行規則第4条第1項第7号	営業所を設けて建設業を営もうとする場合には、許可を取得するに当たり、営業所ごとに専任の経営業務の管理責任者及び要件を満たす技術者を置かなければならないこととされている。	c		1.「フランチャイズ」とは、親業者が別の法人格を有する契約店に与える、一定地域内での営業販売権とされているが、建設業の請負契約は当該契約店ごとに締結するもので、建設業における請負契約の適正化を図り建設工事の適正な施工を確保するためには、請負契約の当事者であるフランチャイズの店舗ごとに許可が必要である。 2.建設業は経理上の特殊性を有する産業であるため、建設業者の作成する財務諸表にその特殊性が反映されるよう、建設業法施行規則において様式を規定しているところである。これは、建設業法上の目的である発注者保護の観点からも必要であると考えられる。		z1200017	国土交通省	建設業許可要件の緩和	5036	50360006	11	(社)日本フランチャイズチェーン協会	6	建設業許可要件の緩和	1. 住宅フランチャイズを展開する場合、小規模店舗であれば店舗毎ではなく地域の責任者で充分対応出来る為、管理責任者及び専任技術者の要件を緩和して頂きたい。 2. 建設業者として届出る決算報告書を指定書式に記載しなければならないが、上場企業であれば、営業報告書及び有価証券報告書の提出でそれとみなして頂きたい。		1. 住宅FCのフランチャイズ店の店舗展開及び直営店展開をより積極的に進めたい。 2. 申請手続きの簡略化	
【道路】 地方道路公社法第31条 【住宅】 地方住宅供給公社法第34条	【道路】 平成16年6月所要の法律改正を実施したところであるが、法律が未施行であるため、業務上の余裕金の運用方法が国債又は地方債の取得、銀行への預金又は郵便貯金に限られている。 【住宅】 地方住宅供給公社は業務上の余裕金を・国債、地方債・銀行への預金、郵便貯金以外に運用してはならないこととされている。	【道路】 b 【住宅】 b	【道路】 【道路】 【住宅】	【道路】 平成16年6月所要の法律改正を実施したところである。追加すべき金融機関については地方道路公社に対する調査を実施し、この結果をふまえて法律施行後(平成17年度中の予定)速やかに大臣指定を行う。 【住宅】 余裕金の運用方法も含め、公社の業務・組織運営の見直しについて、平成17年度までに結論を得るため検討を行っているところである。		z1200018	国土交通省	地方道路公社等における余裕金運用先範囲の拡大	5037	50370023	11	社団法人全国信用組合中央協会	23	地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金運用について	地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金について取扱いを可能とすること		地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金の運用範囲に信用組合が含まれていない。	

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
<p>【道路】 地方道路公社法第31条</p> <p>【住宅】 地方住宅供給公社法第34条</p>	<p>【道路】 平成16年6月所要の法律改正を実施したところであるが、法律が未施行であるため、業務上の余裕金の運用方法が国債又は地方債の取得、銀行への預金又は郵便貯金に限られている。</p> <p>【住宅】 地方住宅供給公社は業務上の余裕金を、国債、地方債、銀行への預金、郵便貯金以外に運用してはならないこととされている。</p>	<p>【道路】 b</p> <p>【住宅】 b</p>	<p>【道路】 地方道路公社等における余裕金運用先範囲の拡大</p> <p>【住宅】 余裕金の運用方法も含め、公社の業務・組織運営の見直しについて、平成17年度までに結論を得るため検討を行っているところである。</p>			z1200018	国土交通省	地方道路公社等における余裕金運用先範囲の拡大	5107	51070010	11	全国農協中央会・農林中央金庫	10	地方道路公社等における資金運用先範囲の拡大	地方道路公社及び地方住宅供給公社の2地方公社の資金運用先としてJ A及び信連を追加する。		それぞれの根拠法において、余裕金の運用方法が国債・地方債の取得及び銀行への預け金又は郵便貯金に限定されている。	組合の貸出適格先であり、かつ残高を有しているにもかかわらず、貯金の預かりができないことにより、債権保全上問題があることに加え、貸出元利金の実行・償還事務が煩雑となり非効率的な処理となっており、実務上の支障も大きい。
<p>1. 公共工事標準請負契約約款第10条</p> <p>2. 監理技術者制度運用マニュアル(平成16年国総建第318号)三(2)</p>	<p>1. 建設業法上現場代理人の要件は定められていない。</p> <p>2. 発注者から直接建設工事を請け負った建設業者が、監理技術者等を工事現場に専任で設置すべき期間は契約工期が基本となるが、橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等の工場製作を含む工事である、工場製作のみが行われている期間等については、工事現場への専任は要しない。ただし、発注者と建設業者の間で当該期間が設計図書もしくは打合せ記録等の書面により明確となっていることが必要。</p>	<p>1.e</p> <p>2.d</p>	<p>1. 公共工事標準請負契約約款においては現場代理人が工事現場に常駐することを求めているが、これはあくまで契約書の標準的な形であり、発注者と請負者の個別契約によって個々の工事の態様に応じた常勤の要件を定めることを妨げてはいない。</p> <p>2. 「監理技術者制度運用マニュアル」三(2)において、「橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等の工場製作を含む工事」と記載しており、電気通信工事における工場製作についても含まれることは明らかであり、現行制度下で対応可能。</p>			z1200019	国土交通省	現場代理人、監理(主任)技術者の配置要件の明確化	5042	50420001	11	情報通信ネットワーク産業協会	1	現場代理人、監理(主任)技術者の配置要件の明確化	<p>電気通信工事の遂行に当たって配置する、現場代理人及び主任技術者あるいは監理技術者の配置要件を明確にしていきたい。</p> <p>1. 現場代理人の工事現場常駐を、現場移動中とするを、『公共工事標準請負契約約款』第10条</p> <p>2に追記いただくか、現場常駐が必要な期間についての定義を、適宜などで明確にしていきたい。</p> <p>2. 工事規模により専任とすることが必要な主任技術者あるいは監理技術者が、専任を要しない期間を認める工事種別例を、『監理技術者制度運用マニュアル』三(2)の具体例に追記いただくか、具体例を適宜などで示し、増やしていきたい。</p>		電気通信工事は契約工期の殆どが、工場における機器製造期間及びソフトウェア製作期間で、現場における実工事期間が著しく短い事例がほとんどであるが、『公共工事標準請負契約約款』第10条2、及び『建設業法』第26条3による現場代理人常駐、及び主任技術者常駐の定義が不明確、あるいは専任を要しない期間を認める工事種別例が少ないため、契約工期の期間中建設現場への常駐を強いられることがある。現場での建設工事が稼働していない期間を含む契約期間全般に亘っては人的資源の無駄使いになるとともに、人材の確保を困難にしている。また発注者にとっては経費の無駄使いになると思われる。	
<p>親会社及びその連結子会社の間の出向社員に係る主任技術者及び監理技術者の直接的かつ恒常的な雇用関係の取扱い等について(平成15年国総建第335号)</p>	<p>企業集団に属する建設業者の間(親会社とその連結子会社の間に限る。)の出向社員を出向先の会社が工事現場に主任技術者又は監理技術者として置く場合に、当該出向社員と当該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱う際の要件として、親会社又はその連結子会社(その連結子会社が2以上ある場合には、それらのすべてのいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であること)等が定められているほか、出向社員を主任技術者又は監理技術者として置く建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことが条件となっている。</p>	<p>c</p>	<p>本制度は、建設業界の統合・再編を進めるにあり、監理技術者及び主任技術者の直接雇用の原則が変更とならないうえ、適正な雇用の確保に悪影響を及ぼさず、かつ不良・不適格業者の参入を許さない範囲で、特例として連結関係にある親子企業間、監理技術者及び主任技術者の出向を認められたものである。</p> <p>本制度を利用するために要件に合致させるか否かは個々の企業の経営判断に委ねられており、その運用は原則として公平に与えられているものと承知しており、適用実績と公平さを結びつけ、是次とする旨は当らぬ。</p> <p>業界再編に当たっては、不良・不適格業者が排除され、技術と経営に優れた建設業者が生き残ることが重要であり、ペーパーカンパニーが公共工事を受注する可能性を排除しなければならぬ。本制度はペーパーカンパニーの受注機会を増やすこと(再編を促進する上で有効であると考えている。その際、監理技術者等の直接雇用の原則が業界再編の進展とならないよう留意する必要がある。適正な雇用の確保に悪影響を及ぼさず、かつ不良・不適格業者の参入を許さない範囲で、特例として本制度を導入したところである。</p> <p>なお、ご指摘の「親合企業に対する考慮」については、具体的な規制緩和の内容が不明確であり、回答できない。本制度は、建設業界の統合・再編を進めるにあり、監理技術者及び主任技術者の直接雇用の原則が変更とならないうえ、特例として認められたものであり、経営事項審査を親会社及び連結子会社の双方が受けていることとされていることは、建設業界の統合・再編を進める本制度の主旨に逆行するものであり認められることはできない。</p> <p>また、本制度は建設業界に属する技術者規制に関する特例であり、その判断を発注者に委ねることは適切ではない。統合・再編の過程における子会社は様々な企業集団に分割されていくものであるが、少なからず、技術者の流動性を高める一方で、本制度を適用してグループ内の企業が都合よく受注機会を高めることはあってはならないものと考えらる。</p>			z1200020	国土交通省	連結親子会社間における「企業集団」の適用、運用に関する緩和について	5042	50420002	11	情報通信ネットワーク産業協会	2	連結親子会社間における「企業集団」の適用、運用に関する緩和について			<p>本件の再検討要請に対する2次回答を頂いたが、前向きな回答が頂けず誠に遺憾である。現在の我が国の企業の実態に即し、業界がよい方向に向かうに次のような緩和を求める。(貴省2次回答の傍注に即応)</p> <p>60万社のうち8社の利用にとどまっても直ちに変更の必要はないとの認識であるが、60万社のうち8社のみを利用するのでは制度として公平を欠くのではないかと、貴省の御回答を踏まえ、貴省の御回答には、建設業界等の建設業者以外にJ T関連企業の場合、建設業の他に販売、サービスなどの産業を行う複合企業が多数ある。業界再編の設計・計画の策定にあたっては、これらの複合企業に対する考慮がなければ制度としてバランスを欠くため、本制度による再編にも複合企業の状況、事情に対する配慮を願いたい。</p> <p>企業集団を申請して経営を1とするか、申請せず各企業個別とするかは企業の経営判断との認識であり、この意味ではもともとである。しかし、公共工事全体をALL IN ONEの施工、成果に関して技術的問題が生じるのであればもともとと判断するが、本件はそうではないと考える。貴省の直接雇用は再編の進展を促すことと見做す。貴省の御回答には、直接雇用等、他団体は発注者の判断に任せるとも良いのではないかと、この点について貴省の考えをお聞きいただきたい。</p> <p>本制度を適用したケースの子会社(親会社が経営を申請したケース)について貴省の考えをお聞きしたい。民間工事を除く建設会社への技術者派遣のみが営業項目とされる建設会社は「親合企業」は不確実と考えるが、また、ペーパーカンパニーの誘致に関しては、適用資格に、資本、売上、利益、従業員数、技術者数等客観的な事項がその条件に明確に規定されないと判断を要することでは不可能と考える。一括下請負であるか否かを客観的に確認することや困難であることを根拠とする規制では発注者と受注者の関係に</p>	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
建設業法第15条第2号 建設業法第15条第2号イの国土交通大臣が定める試験及び免許を定める件(昭和63年建設省告示第1317号)	電気通信工事における監理技術者資格は、技術士試験のうち技術部門を電気・電子部門又は総合技術監理部門(選択科目を電子・電気部門にかかるとするものに限る。)とするものに合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導監督の実務経験を有する場合となっている。	c		1級電気工事施工管理技術士については、電気通信工事に関する出題は若干含まれているものの、全体として電気通信工事に係る知識、技術及び技能を審査したもといえないため、電気通信工事の監理技術者資格としては適当ではない。また、他の資格と組み合わせることについても、当該検定が電気通信工事に関する内容を網羅していない以上、電気通信工事に係る知識、技術及び技能を審査したことはならない。 一方、電気通信主任技術者については、現在、主任技術者資格としての適否を検討中であるが、資格取得に必要な実務経験、工事の施工管理に係る試験内容等を他の資格と比較しても、他の監理技術者資格(1級施工管理技術士、技術士等)と同等とはいえないため、監理技術者資格とすることは困難である。		z1200021	国土交通省	電気通信事業者における専任技術者要件の緩和	5042	50420003	11	情報通信ネットワーク産業協会	3	電気通信事業者における専任技術者要件の緩和	「営業所の(電気通信工事の)専任技術者」「監理技術者」の申請要件として、電気・電子技術士に加えて、既存資格の「電気通信主任技術者(1種)」、「(2種)」、「(線路)」、「1級電気工事施工管理技術士」のいずれかに該当する事としてほしい。電気通信主任技術者は電気通信分野の最高位資格で、ネットワーク全体を管理する総合資格である。また、1級電気工事施工管理技術士は電気工事専任技術者の要件ではあるが試験内容は電気通信工事まで含めたものである。」 上記要望に対する2004年7月の1次回答では「(前略)主任技術者の要件について、他の既存資格の活用が適否について、既存資格の試験内容等を踏まえ検討し、平成16年度中に結論を得る。」との回答をいただいているが、遑滞なく要件緩和の結論が出されるよう御検討願いたい。 また、2次回答では「(前略)現在監理技術者資格として認めている他の資格と比較すると、これを監理技術者資格として認めることは適切ではない。(後略)」との回答をいただいているが、電気通信主任技術者が監理技術者資格として適切でないと考えられる理由についてご教示願いたい。また、既存資格の「電気通信主任技術者(1種)」、「(2種)」、「(線路)」、「1級電気工事施工管理技術士」を適宜組み合わせることにより監理技術者資格の申請要件とすることの可否について貴省のお考えをお聞かせいただきたい。	建設業法の規定に基づく試験資格が許可等の要件の対象となっている電気工事業者など技術者の育成が容易となっている業種もある中で、一部の事業に譲られた特別な規制となっている。電気通信工事業者にとって高度かつ専門的な電気・電子技術士資格を取得することは、事業の機会もほとんどなく大変困難である。よって、電気通信工事に必要な有資格者が不足し、IT革命推進に向けたインフラ整備の大きな障壁となっている(現実的には実務経験充足による資格取得をめざすこととなるが、発注工事の小規模化が続く中、限られた工事の実務経験者という要件のみでは有資格者の不足は避けられない状況である)。		
	現場代理人の要件については、法律上、元請業者との直接的かつ恒常的雇用関係が必要とされません。また、現場代理人が元請業者と直接的かつ恒常的な雇用関係に無い場合においても、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律に基づく施工体制の適正化のための点検において問題とはなりません。	e		関東地方整備局以外の地方整備局等においても、関東地方整備局と同様、現場代理人の要件について、法律上、元請業者との直接的かつ恒常的雇用関係が必要としないこと及び公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律に基づく施工体制の適正化のための点検において問題となるものではないことを認識した上で、運用を行っているところである。 建設業法においては現場代理人の要件は定められておらず、当該要件は発注者と請負者の契約において定められていることであり、発注者たる日本道路公団の判断によるものと考えております。 なお、日本道路公団からはJHでは、主任(監理)技術者、専門技術者に加え、現場代理人についても乙に所属するものを配置するよう求めておりますが、ご指摘の通り、建設業法などにおいて、現場代理人が乙に所属するものでなければならぬとの記載はなく、この点においては、国土交通省から同様の認識であることは間違いありません。しかし、JHにおいては、元請会社と契約を締結しているものであって、現場代理人は、契約者が現地に常駐できないために、自らを代りて職務を代行する責任を負って配置して頂くべきと認識しております。また、公共工事標準請負契約の解釈では、現場代理人の職務と権限において、「発注者は、次に掲げる権限に係ることを除き、現場代理人に対して、意思表示等を行はば足りる。」とされているところですが、JHの発注する工事につきましては、発注者として元請会社において選定かつ責任を負う対応を求め、工事全般を取扱う現場代理人がこれに十分に充当するためには、責任の所在、契約上の措置に関する権限の明確化の観点からも、元請会社に所属するものが配置されるべきと考えております。一方、公共事業では、全ての工事において主任技術者若しくは監理技術者が配置されますが、公共工事標準請負契約第18条JHの契約書も当該部分について同じにも示されているとおり、これは現場代理人と兼務することが認められております。以上のことから、現場代理人(主任技術者若しくは監理技術者)と兼務は可能を乙に属するものとして、契約要件に明記しているものであります。」と聞いています。		z1200022	国土交通省	現場代理人の選任条件運用の見直しと書面文言削除	5042	50420004	11	情報通信ネットワーク産業協会	4	現場代理人の選任条件運用の見直しと書面文言削除	本件の再検討要望に対する2次回答を受けているが、国土交通省関東地方整備局ホームページで探す事に大変苦しみながらも、掲載を確認した。他の整備局の確認はしていないが、関東地方整備局と同様の対応と解して良いか確認したい。また、当初より指摘した日本道路公団「共通仕様書に対する解釈も同様であるか否かについて国土交通省の見解を伺いたい。併せて日本道路公団の見解を伺いたい。当初指摘した日本道路公団の共通仕様書は、以下の通りであり、「()内文言の削除を要望したい。他に規定している公共機関がある場合、同様処置を要望したい。」 ・日本道路公団「電気通信工事共通仕様書」平成11年10月発行第1章第7節1.7.1 「現場代理人等の設置 (1) 契約書第10条第1項の規定に基づき設置する(現場代理人)、主任技術者(中略)は、乙に所属する者とする。」	・現場代理人の機能は、契約の履行に関して、請負人の任務代行者として運営・取締りを行うもの、監理/主任技術者とは全く別個のもの(法解説書)。 ・左記日本道路公団共通仕様書は、他の官公庁や地方公共団体等も参考とされる場合もあり、発注者が混乱する要因ともなっている。		
人事院規則8-14(非常勤職員等の任用に関する特例)、平成15年5月1日付人企-345「非常勤職員の適切な採用について(通知)」	当省の非常勤職員の募集方法については、左欄規則等に基づき、公共職業安定所(ハローワーク)、ホームページへの掲載等、原則公募によることとしている。	c		現在の募集方法において必要な人員を確保できているとされており、現時点において、新たに民間求人情報を活用する必要はないと考えている。		z1200023	全省庁	非常勤公務員採用の際の民間求人情報事業者の活用	5044	50440016	11	社団法人全国求人情報協会	16	非常勤公務員採用の際の民間求人情報事業者の活用	非常勤公務員の求人について、求職者に対し広く募集機会を知らせるために、すでに相当の実績がある求人メディアの活用を図る。人員の採用部署に適当な募集採用費用を予算化し、求人情報メディアの活用を図る一方で、適正な求人情報メディアを選別するための規程や業者登録制度を整備する。	民間の求人情報事業者が拡大・一般化する中で、これを利用する求職者に公務員の求人情報を提供する場合は、今まで以上に公平な就職機会の拡大につながる。		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
道路法第47条の2、車両制限令第16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)	許可に係る協議手数料は、許可1件につき1,500円。許可の期間は最長1年間。	a・b		特車許可手数料の額の低減については、これまで平成17年度までに見直すとしてきたところであるが、これを早め、実費調査の結果等を踏まえ、車両制限令の改正を行い(12月8日公布)、平成17年4月1日の施行となったところである。これにともない、5経路1バック制の廃止についても、車両制限令の施行までに必要な措置を行い実施する予定。 なお、許可期間の延長については、工事の実施等により道路の状況等が変化すること等を考慮する必要があるため、慎重な対応が必要。		z1200024	国土交通省	特殊車両通行許可申請手数料の見直し及び通行許可期間の延長について	5050	50500001	11	(社)日本建設機械工業会	1	特殊車両通行許可に係る許可申請手数料の軽減	特殊車両通行許可申請のオンラインシステム導入による審査業務簡素化成果を取り入れ、手数料を軽減して頂く。 a) 5経路1件とする手数料体系及び単価の見直し等による、総手数料の軽減 b) 更新申請手数料の新規申請手数料に対する軽減		通行許可の申請件数や申請経路が多い場合、通行許可申請の費用負担は無視できないものとなっている。	
道路法第47条の2、車両制限令第16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)	許可に係る協議手数料は、許可1件につき1,500円。許可の期間は最長1年間。	a・b		特車許可手数料の額の低減については、これまで平成17年度までに見直すとしてきたところであるが、これを早め、実費調査の結果等を踏まえ、車両制限令の改正を行い(12月8日公布)、平成17年4月1日の施行となったところである。これにともない、5経路1バック制の廃止についても、車両制限令の施行までに必要な措置を行い実施する予定。 なお、許可期間の延長については、工事の実施等により道路の状況等が変化すること等を考慮する必要があるため、慎重な対応が必要。		z1200024	国土交通省	特殊車両通行許可申請手数料の見直し及び通行許可期間の延長について	5056	50560191	11	(社)日本経済団体連合会	191	特殊車両の通行許可申請手数料の軽減ならびに許可期間の延長	本年6月の規制改革集中受付月間の回答において「平成17年度までに行うこととして検討を進めている」とされた、申請手数料の見直しを早急に実施すべきである。 特殊車両の通行許可期間を延長すべきである。		申請事業者および行政事務に係る事務負担とコストを軽減できる。	一般的制限値を超える車両が道路を通行する場合には、車両の構造または車両に積載する貨物が特殊であるため道路管理者がやむを得ないと認める場合には、当該車両を通行させようとする者の申請に基づいて、車両の通行を許可することとなっている。本年3月から特殊車両通行許可の「オンライン申請システム」が導入されたことにより、申請手続の簡素化が図られたが、申請手数料については、本年6月の規制改革集中受付月間の回答において「見直しを平成17年度までに行うこととして検討を進めている」とされた。一旦許可を得ても、許可期間(6ヶ月~1年)の更新が生じた場合は更新申請が、また、申請者及び申請経路等の変更が生じた場合は変更申請が、それぞれ必要となり、申請費用も別途必要となる。 トラックヘッドとシャーシの使用に限しても、両方の許可を得なければならぬ。
道路法第47条の2、車両制限令第16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)	許可に係る協議手数料は、許可1件につき1,500円。許可の期間は最長1年間。	a・b		特車許可手数料の額の低減については、これまで平成17年度までに見直すとしてきたところであるが、これを早め、実費調査の結果等を踏まえ、車両制限令の改正を行い(12月8日公布)、平成17年4月1日の施行となったところである。これにともない、5経路1バック制の廃止についても、車両制限令の施行までに必要な措置を行い実施する予定。 なお、許可期間の延長については、工事の実施等により道路の状況等が変化すること等を考慮する必要があるため、慎重な対応が必要。		z1200024	国土交通省	特殊車両通行許可申請手数料の見直し及び通行許可期間の延長について	5061	50610017	11	社団法人 日本自動車工業会	17	特殊車両通行許可申請における手数料設定の見直し	・個別申請化：現行の5経路1バックを、1経路単位での申請に変更して頂きたい。	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。	・本年6月度の再要望

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	
<p>道路法第47条の2、車両制限令第16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)</p> <p>【あじさい月間あり】</p>	<p>許可に係る協議手数料は、許可1件につき1,500円、許可の期間は最長1年間。</p>	a・b		<p>特車許可手数料の額の低減については、これまで平成17年度までに見直すとしてきたところであるが、これを早め、実費調査の結果等を踏まえ、車両制限令の改正を行い(12月8日公布)、平成17年4月1日の施行となったところである。これにともない、5経路1パック制の廃止についても、車両制限令の施行までに必要な措置を行い実施する予定。</p> <p>なお、許可期間の延長については、工事の実施等により道路の状況等が変化すること等を考慮する必要があるため、慎重な対応が必要。</p>		z1200024	国土交通省	特殊車両通行許可申請手数料の見直し及び通行許可期間の延長について	5100	51000005	11	(社)全日本トラック協会	5	特殊車両の通行許可申請手数料の軽減について	特殊車両の通行許可申請手数料の軽減並びに許可期間の延長について	申請手数料 1,500円/台、許可期間1年	平成16年3月末より特殊車両通行許可の「オンライン申請システム」が導入されたことにより、申請手続きの簡素化が図られたが、申請手数料については道路管理者間協議の時間・費用等の実態並びに手数料計算方法について調査を実施し検討するとされている。この検討をできるだけ速やかに実施し手数料を軽減されたい。		
<p>建築基準法第28条、建築基準法施行令第19条</p>	<p>成長過程にある者や高齢者等が利用する施設について、自然光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な開口部を設けることを義務づけている。</p>	c		<p>建築基準法は、国民の生命、健康等を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低限の基準を定めているものであり、施行令第19条で成長過程にある者等が利用する居室に対して、一定基準を満たす採光に有効な開口部を設けること義務づけている。ただし、この基準については、当該開口部に入射する光の量を考慮して、当該開口部に面する土地(建築敷地、道路等)の状況に応じて定めているところであり、窓等の開口部が道路等に面している場合は、当該割合は、1/5から1/15(9畳に1㎡の窓等の開口部)まで緩和することが可能であり、通常の窓であれば、家として当該基準がその支障とならないような基準となっている。</p> <p>しかし、自然採光が人間にもたらす身体的な効果を勘案すると、人間の成長期にある乳幼児等が長時間利用する施設については、一定の自然光を確保する必要があるため、保育所の採光に関する最低限の基準を撤廃することは出来ない。</p>		z1200025	国土交通省	保育所の施設基準の見直し	5056	50560039	11	(社)日本経済団体連合会	39	保育所の施設基準の見直し	保育所の保育室の窓等開口部の総面積は、保育室の床面積に対して1/5以上と定める規定は、廃止すべきである。	保育所の保育室の窓など採光に有効な開口部の総面積は、「保育室の床面積に対して1/5以上」と規定されている。	現在、自然光のみで室内の明るさを確保するという設計のビルだけではなく、保育所を設置する上で窓等の開口部の総面積が床面積の1/5以上という規定が大きな障害になっている。昨年11月の規制改革集中受付月間に提出した本要望に対して、国土交通省から、「入射する光の量を考慮して、当該開口部に面する土地の状況に応じて定めているところであり、窓等の開口部が道路等に面している場合は、当該割合は、1/5から1/15まで緩和することが可能であることから、実態として支障とならぬと考えられない」旨の回答があった。照明設備の設置、有効な採光方法の確保等の措置を講じることによって基準の緩和が可能であることに鑑み、一律に1/5以上という規制をかける必要はないと考える。また、保育所の増加は、待機児童問題の解消にも寄与するものであり、保育所の設置の妨げにつながるような規制は撤廃すべきであるとする。		
<p>建設業法第15条第2号、建設業法第15条第2号イの国土交通大臣が定める試験及び免許を定める件(昭和63年建設省告示第1317号)</p>	<p>電気通信工事における監理技術者資格は、技術士試験のうち技術部門を電気・電子部門又は総合技術監理部門(選択科目を電子・電気部門にかかるとするものに限る。)とするものに合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導監督的実務経験を有する場合となっている。</p>	c		<p>新たな検定制度を設けることとした場合、昭和58年の第二次臨時行政調査会最終答申に基づき指定法人へその事務を委託することとなるが、「公益法人に対する行政の関与のあり方の改革実施計画(平成14年3月29日閣議決定)」において「公益法人が国の委託等を受けて行う試験、講習その他の資格付与等の事務・事業については、国家資格としての社会的必要性等について検証の上、廃止、独立行政法人による実施等を検討することとされており、これらの動向を踏まえ、電気通信工事に関する新たな技術検定制度を設けることは困難である。</p> <p>なお、電気通信工事において建設業法に基づき配置することとされている主任技術者の要件について、他の既存資格の活用可否について、既存資格の試験内容等を踏まえ検討し、平成16年度中に結論を得ることとしている。</p>		z1200026	国土交通省	電気通信工事業者における監理技術者要件の拡大	5056	50560073	11	(社)日本経済団体連合会	73	電気通信工事業者における監理技術者要件の拡大	監理技術者の申請要件として、従来の電気・電子部門とは別個に、電気通信工事業者に対する単独の技術検定を創設・設置すべきである。		建設業法における特定建設業に該当する許可を受けるにあたり、工事業者は監理技術者を配置しなければならない。その要件としては、イ、国土交通大臣が定める技術検定又は免許の取得者、ロ、指導監督的実務の経験者(注)、ハ、大臣がイ、又はロ、の該当者として認められた者が、当該技術検定が単独では設置されておらず、代償として電気通信以外の内容も含む「電気・電子部門」の資格を取得することとされている。(注)電気通信工事の発注者から直接請け負い、その請負金額が4,500万円以上である工事に伴い2年以上指導監督的な実務の経験を有する者。	建設業法に定める試験資格が許可等の要件の対象となっている電気工事業者など技術者の育成が容易となっている業種もある中で、当該要件は一部の事業に課せられた特別な規制となっている。電気通信工事業者にとって高度かつ専門的な電気・電力業の知識を必要とする資格を取得することは大変困難であるため、電気通信工事に必要な有資格者が不足し、IT革命推進に向けたインフラ整備の大きな障壁となっている(現実的には実務経験充足による資格取得を目指すこととなるが、発注工事の小規模化が続く中、限られた工事の実務経験者という要件のみでは有資格者の不足は避けられない状況である)。	

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
親会社及びその連結子会社間の出向社員に係る主任技術者及び監理技術者の直接的かつ恒常的な雇用関係の取扱い等について(平成15年国総建第335号)	企業集団に属する建設業者の間(親会社とその連結子会社に限る。)の出向社員を出向先の会社が工事現場に主任技術者又は監理技術者として置く場合に、当該出向社員と当該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱う際の要件として、連結子会社がすべて企業集団に含まれる者であること、親会社又はその連結子会社(その連結子会社が2以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であること等が定められているほか、出向社員を主任技術者又は監理技術者として置く建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことが条件となっている。	c		本制度は、建設業界の統合・再編を進めるにあたり、監理技術者及び主任技術者の直接雇用の原則が支障とならないよう、適正な施工の確保に悪影響を及ぼさず、かつ不良・不適格業者の参入を許容しない範囲で、特例として連結関係にある親子企業間に限り、監理技術者及び主任技術者の出向を認めたものである。 経営事項審査を親会社及び連結子会社の双方が受審している場合には、本制度の主旨に逆行するものであり、認められない。また、建設業の許可申請や経営事項審査を厳格にしても、許可取得後の技術者の出向を妨げる事はできないため、ペーパーカンパニー化した企業が不当に公共工事の受注の機会獲得する恐れは残されることになる。		z1200027	国土交通省	主任技術者・監理技術者への出向者の就任制限の緩和	5056	50560074	11	(社)日本経済団体連合会	74	主任技術者・監理技術者への出向者の就任制限の緩和	監理技術者・主任技術者の親子会社間の出向について、さらに規制を緩和し、親会社、子会社がともに経営事項審査を受けている場合でも監理技術者・主任技術者の出向を認めるべきである。		当該企業が属する建設業種に要請される技術者としての技量、経験、ノウハウを十分に保有する場合で、かつ連結納税制度を適用している親子間会社における出向者は出向先の企業の指揮命令系統下で管理統率されることから、当該企業の技術者として、その職責を全うすることが十分可能である。「本規制緩和を促すとペーパーカンパニーが増加する」と国土交通省より見解が示されているが、これは建設業許可申請時の審査、経営事項審査を厳格にすることで対応可能な問題と考える。	企業集団に属する建設業者間(親会社とその連結子会社)において、出向社員を出向先が工事現場に主任技術者又は監理技術者として配置する場合、当該出向社員と該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱うことについて平成15年1月に通知された。しかし、親会社又は連結子会社(その連結子会社が2つ以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であることを、その要件の一つとしている。
建築基準法施行令第121条第1項、第2項	建築基準法に基づき、一定の建築物については、火災時の避難安全性確保のため、2以上の直通階段を設けて、2方向に避難路を確保することを求められている。	c		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低限の基準を定めているものである。就寝の用に供する建築物については、火災時に居住者が安全に避難できる性能を確保する必要がある。共同住宅の用途に供する部分が200㎡以上あるものについては、一旦火災が起きると、相当程度の人的被害が生じるおそれがあることから、より一層避難安全性の確保が必要のため、2以上の直通階段を義務付けているところである。従ってご要望の提案の実現は困難である。		z1200028	国土交通省	オフィスビルの住宅転用を目的とした規制緩和	5056	50560075	11	(社)日本経済団体連合会	75	オフィスビルの住宅転用を目的とした規制緩和	共同住宅(耐火構造)についても、オフィスビル(耐火構造)同様、5階以下の部分では、避難階の直上階については居室の床面積が400㎡を超える場合についてのみ2方向避難路の設置を義務付けるべきである。		防災対策、安全対策が十分取られる必要性についてはオフィスビルも共同住宅も同じである。よって、共同住宅とオフィスビルとで2方向避難路の設置が義務付けられる要件が同じでしかるべきである。要は、安全に避難階に達することができるよう設備が実質的に整っていることが大事なのであり、共同住宅(耐火構造)について居室の床面積が200㎡を超過しているというだけの理由で2方向避難路の設置を義務付けるのはあまりにも画一的であると考えられる。建築ストックの有効活用が求められるなか、空室を抱えた既存の事務所ビルを住宅に転用することは、都市の活性化や省資源の観点からも有効な方策である。しかも、現在、都心において中型オフィスビル(200㎡以上、300㎡以下)の空室率が最も高く(約8%)、また、この程度のオフィスビルが規模的にも住宅転用に適している。オフィスビルと共同住宅との防災・安全基準が異なることが転用を妨げることないよう、措置すべきである。	オフィスビル(耐火構造)においては、5階以下の階で、且つ避難階の直上階にあっては、その階における居室の床面積の合計が400㎡未満の場合、2方向避難階を設けなくてもよい。しかし、共同住宅(耐火構造)の場合、床面積の合計が200㎡を超える場合2方向避難階の設置が義務付けられている。よって、5階以下の階で、且つ避難階の直上階の床面積合計が200㎡以上400㎡未満のオフィスビルはそのままでは共同住宅への転用ができない。
建築基準法第56条	建築物の各部分の高さは、都市計画法に基づく都市計画及び建築基準法により定められている。	d		斜線制限は沿道建築物の市街地環境を確保することを目的としており、容積率制限の規制値を充足できないこと等の理由により斜線制限を緩和することは適当でないが、建築基準法等の一部を改正する法律(平成14年法律第85号)により、従来の斜線制限と同程度以上の市街地環境を確保する建築物については、斜線制限を適用除外とする制度を創設したところであり、当該制度を積極的に活用されたい。		z1200029	国土交通省	斜線制限の撤廃・緩和	5056	50560076	11	(社)日本経済団体連合会	76	斜線制限の撤廃・緩和	基準容積率の拡充に伴い最大50mに引き上げられた商業地域内の道路斜線の適用距離について、従前どおり35m上限とする、あるいは、現在1.5と定められている数値を引き上げることで容積率の充足を可能とすべきである。		基準容積率が引き上げられたにも関わらず、道路斜線適用距離の引き上げによって容積率の充足が妨げられている。斜線規制は容積率の充足を妨げ、土地の高度利用を妨げるばかりか、土地の規模によって建築物の高さがまちまちになり、景観を損ねるといった弊害を孕んでいるといえる。特に、50m道路に面した街区がほとんど存在しないことに鑑みれば、50m上限自体が非現実的な数値である。また、道路反対側の採光、通風確保が可能な場合など、画一的な道路斜線制限自体が無意味な場合も多々存在することに留意されたい。	2003年1月の建築基準法改正により、商業地域内の建築物の基準容積率が1300%まで拡大されている(建築基準法52条1項3号)。しかし一方で、道路斜線の適用距離が従前の35m上限から、容積率に応じて最大50mまで引き上げられており(建築基準法56条、同別表第3)、容積率の充足の妨げとなっている。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
宅地建物取引業法第46条第1項昭和45年10月23日建設省告示第1552号	宅地建物取引業者が宅地又は建物の売買、交換又は賃借の代理又は媒介に關して受けることのできる報酬(仲介手数料)の額は、国土交通大臣の定める告示において定められている。	C		不動産取引の媒介業務等に係る報酬の上限設定については、消費者保護の観点から必要不可欠であると考え、また、媒介業務以外の関連サービスに係る報酬については、別途請求することが可能である。		z1200030	国土交通省	宅建業法上の仲介手数料の規制緩和	5056	50560077	11	(社)日本経済団体連合会	77	宅建業法上の仲介手数料の規制緩和	仲介手数料の上限規制を緩和すべきである。		「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官庁の回答(2004年1月29日)」において国土交通省から示された通り、一定範囲内の報酬を支払うことで基本的サービスが受けられることが重要である。しかし、どんなにサービス内容に付加価値をつけても仲介手数料は頭打ちというだけでは、仲介業者としても「仕事の量はともかく数をこなす」方が有利ということになり、顧客志向と離れた結果を招きかねない。そもそも仲介手数料はサービスの質の対価として市場が決定するものであり、仲介業者による不当利得を防止するための最低限の規制のみで十分であると考え。	宅地建物取引業者が宅地・建物の売買、交換、賃借の代理・媒介に關して受けることのできる報酬の額は、国土交通大臣の定めるところによる(宅建業法46条1項)とされており、その上限は賃料1ヵ月分である。
建築基準法第86条第6項	市街地再開発事業において、一団地の総合的設計を活用して、複数建物を建築する場合には、権利調整手続(組合設立にかかる地権者の2/3以上の同意・権利変換・組合決議等)に加えて、上記建築基準法に基づく地権者の全員同意要件が課される。	C		ご提案の内容については、具体的な事例が想定できませんが、一般論としては、建築基準法86条第1項及び第2項の規定に基づき認定がなされた区域内においては、地権者及び借地権者が将来建築活動を行っていくに当たり、通常の土地と異なり、建築の自由が将来にわたって制限されるものとなるため、当該制限を受ける者について同意が必要である。		z1200031	国土交通省	一団地認定に際しての地権者全員同意要件の撤廃	5056	50560079	11	(社)日本経済団体連合会	79	一団地認定に際しての地権者全員同意要件の撤廃	都市再開発法に基づく市街地再開発事業については、建築基準法に基づく地権者の全員同意要件の適用対象から除外すべきである。		一団地認定(86条3項)の下、同一敷地内に複数の建物を建てようとしていたところ、地権者全員の同意が得られなかった場合、都市計画を変更する必要がある。確かに、平成14年1月23日の通達によって、「都市計画の変更等は建築計画に支障のないものとする」よう配慮されており、この点は評価できる。しかし、都市計画の変更には審議会に諮ったりする時間を要し、スケジュール的な口を被ることになる。一団地認定がそのまま認められれば、そもそも都市計画の変更手続は不要であり、地権者全員の同意の緩和が望まれる。確かに、地権者全員の同意が得られる見込みがないならば、最初から「同一敷地に複数の建物を建築する」という一団地認定ではなく、「1敷地1建物」という通常の都市計画を策定すればよいという議論がある。しかし、一団地認定の方が自由度が高く、効率的である。例えば、一団地認定を受けていれば、都合によって建築計画を変更したい場合(例えば3棟のビル建設の予定を2棟の高層ビル建設に変更したい場合)、容積率等が許容された範囲で自由に変更できる。しかし、通常の都市計画の場合、同じような建築計画の変更を行うには審議会を経た上で都市計画の変更をしなければならず、手続的にも時間的にも厄介である。	1998年6月の建築基準法改正により、一団地の総合的設計を行う際にも、全地権者の同意が必要となった(86条6項)。これにより、市街地再開発事業において、一団地の総合的設計を活用して、複数建物を建築する場合は、権利調整手続に加えて、上記建築基準法に基づく地権者の全員同意要件が課せられることとなった。
建築物の耐震改修の促進に関する法律第5条第3項第3号	耐震改修促進法第5条は、既存不適格建築物について、大規模な修繕・模様替、増築(壁のない部分に壁を設けて建築物の延べ面積を増加させるものに限る。)を伴う耐震改修について、耐震関係規定又はこれに準じた基準に適合させるほか、交通上の支障の度、安全上、防火上及び避難上の危険の度並びに衛生上及び市街地の環境の保全上の有害の度が高くならない等の要件を満たす場合に限り、認定により耐震関係規定以外の既存不適格事項への遡及を除外しているものである。	C(一部d)		隣接する複数の建築物を構造的に連結するという工事が不明であるが、耐震改修促進法第5条第3項第3号の「増築」の範囲は、耐震改修の重要性に鑑み、耐震性の向上に資する一定の範囲の増築(危険なビロイ部分を補修することにより結果的にやむを得ず増築する場合を想定)については建築基準法の耐震関係規定以外の規定を緩和するという趣旨である。建築基準法は、国民の生命、財産等を保護するという観点から、建築物の敷地、構造及び用途等に関する最低の基準を定めているものであり、一定の範囲を超える増築についてまで建築基準法の耐震関係規定以外の規定を緩和することは困難である。ただし、建築物の安全性及び市街地の防災機能の確保等を図るための建築基準法等の一部を改正する法律(平成16年法律第67号、平成16年6月2日に公布され、原則として公布後1年以内に施行)により、一定規模の増築の場合には、建築基準法第5条第3項に基づき既存不適格建築物増築の際の建築基準適用の合理化が図られることとなったので、その範囲内のものについてはご要望の提案の実現は可能である。		z1200032	国土交通省	建築物の耐震改修計画の認定範囲拡大	5056	50560080	11	(社)日本経済団体連合会	80	建築物の耐震改修計画の認定範囲拡大	純粋な床面積の増大を伴う増築についても、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条3項3号の対象とし、耐震関係規定以外の建築基準法、これに基づく命令、条例の規定に適合しなくても耐震計画の認定を可能とすべきである。		「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条3項3号によると、耐震改修計画が「壁のない部分に壁を設けることで建築物の延べ面積を増加させる増築、大規模の模様替、大規模の模様替を伴うものであるときは、耐震関係規定以外の建築基準法、これに基づく命令、条例の規定に適合しなくても認定される」としている。しかしながら、純粋な床面積の増大を伴う増築についてはその対象外となっている。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
鉄道抵当法	鉄道事業に一体不可分の施設等について抵当権を設定するため鉄道財団を組成した場合には、その一切については、質借権・地上権等の第三者に対抗力のある物権を設定することを禁止している。これは質借権等が設定されると、抵当権が実行された際、鉄道施設の分断により鉄道事業に支障をきたすおそれがあるためである。	d		駅周辺部の市街地開発、上空利用に関しては、鉄道財団から一部を分離し、そこに不動産質借権を設定して、その不動産質借権を鉄道財団に組成することで、第三者による所有権を設定し、市街地再開発事業を行うことは可能であり現行制度のもとでも対応可能である。(鉄道抵当法第3条第5号)		z1200033	国土交通省	鉄道抵当法に基づき抵当権が設定された施設への物権設定の実現【新規】	5056	50560082	11	(社)日本経済団体連合会	82	鉄道抵当法に基づき抵当権が設定された施設への物権設定の実現【新規】	所有権以外の物権、質借権等の設定を可能とすべく、鉄道抵当法4条を改正すべきである。		鉄道抵当法に基づき抵当権が設定された鉄道施設については、質借権(定期借地権等)等の権利を設定しても登記ができないため形式的に権利が担保されない。定期借地権が担保されていない状況では、これを活用した駅前再開発事業等の事業者を募集することが事実上不可能であり、結果として鉄道施設の高度利用の妨げとなっている。なお、これまでに鉄道財団の抵当権が実行された事例は無く、特に定期借地による期限付きの事業を展開する分には実質上問題はない。また、万一抵当権が実行されても、後順位の当該定期借地権は抵当権の実行に対抗できず、鉄道財団抵当権者は保護されるため、改正を行ったとしても問題は無いと考える。	鉄道事業者がその所有する施設等に抵当権を設定すべく、鉄道抵当法に基づき鉄道財団を設けた場合、当該鉄道財団に属するものについては所有権以外の物権、差押、仮差押、仮処分目的とすることができない(鉄道抵当法4条)。
航空法第2条、第49条、第56条、第56の3条	航空法施行規則第2条及び第96条は、計器着陸装置を利用して行う着陸又は精密進入レーダーを用いてする着陸誘導に従って行う着陸の用に供する着陸帯にあっては、進入表面及び円錐表面の勾配を50分の1と規定しており、要望理由に掲げられた羽田空港は当該着陸帯に該当し、その進入表面、延長進入表面及び円錐表面に関する具体的な区域が告示により定められている。	c		平成16年3月19日に閣議決定された「規制改革・民間開放推進3か年計画について」に従って、平成16年度以降、都心部に近接する5空港(羽田、伊丹、福岡、宮崎、那覇)について、個別空港ごとに円錐表面及び外側水平表面の告示範囲について順次検証しているところ、羽田空港については、離着陸の安全性・効率性を確保するという本来の政策目的に沿った必要最小限の区域のみを円錐表面及び外側水平表面の告示範囲とし、縮小可能な区域があれば告示範囲から削除して航空法による高さ制限を緩和すべく、国土交通省において検討中。なお、ICAOの国際標準は、我が国の規制に比べて緩やかな部分がある一方で、延長進入表面の滑走路の両方向への設定等の厳しい部分もあり、ICAOの国際標準を導入する場合、かえって規制強化を行うことにつながると考えられる。		z1200034	国土交通省	航空法による高さ制限の緩和【新規】	5056	50560083	11	(社)日本経済団体連合会	83	航空法による高さ制限の緩和【新規】	進入表面及び円錐表面の勾配を現状の1/50からICAO(国際民間航空機関)の国際標準である1/40に緩和すべきである。 例)羽田空港から8~9キロ離れた遊休地で超高層マンションを中心とする再開発を企画する場合、現行基準に従うと40階建て(約140m)程度が高さの限界だが、進入面の角度を1/40に緩和することで47階建て(約165m)程度にまで高層化し、消化容積率の向上及び建物計画の自由度の確保を図ることができる。	航空法で空港周辺建築物の高さ制限を定めている制限表面のうち、進入表面及び円錐表面の勾配が1/50となっている。		
都市計画法第29条、第33条第1項2号	主として建築物の建築等を目的として土地の区画形質の変更を行おうとする者は、あらかじめ都道府県知事の許可を受けなければならないが、当該許可の要件として、原則として開発区域内に公園等公共空地の確保が求められている。	d, e		開発行為によって設置された公共施設の管理権及び当該公共施設が設置された土地の所有権は都市計画法上原則として当該公共施設の存する市町村に帰属することとされているが(都市計画法第39条本文及び第40条第2項)、開発許可申請の前に実施することとされている公共施設の予定管理者等との協議において別段の定めを行った場合、開発行為を行った者等が当該公共施設の管理及び当該土地の所有をすることが現行制度上可能となっている(都市計画法第39条但書)。		z1200035	国土交通省	開発行為における公園等の付置義務に係る規制緩和	5056	50560084	11	(社)日本経済団体連合会	84	開発行為における公園の無償譲渡が不要であることの明確化【新規】	公園等の公共側への無償譲渡が強制されることないよう、各自治体に通達等で徹底すべきである。		そもそも無償譲渡の法的根拠はなく、開発行為に伴い公園等を整備した場合、自主管理とすれば十分である。将来にわたって公園として利用する旨協定等で定めれば担保性も確保できるので、無償譲渡の必要性は見あたらない。開発行為に伴って整備する公園を建築敷地に算入できれば、その部分の容積率を利用した建築計画が可能であり、土地の有効利用に資する。なお、国土交通省「開発許可制度運用指針」-5-2は「大学等の建設を目的とした開発行為における公園等の整備については、学生・教員等の利用を想定した緑地の整備で足り、一般公共用の利用に供する公園の整備までは要求しない」としており、無償譲渡の必要性を否定している。この点を共同住宅等の建設を目的とした開発行為にも類推適用すべきである。	都市計画法施行令第25条は、開発行為に伴い、開発区域の敷地の3%以上を公園、緑地または広場とすることを義務付けている。しかし、同施行令は公園等を公共側に無償譲渡することまでは求めていないにも関わらず、実態は、公園等の担保性を理由に無償譲渡が要求されることがある(例えば東京23区内)。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)	
都市計画法第29条、第33条第1項2号	主として建築物の建築等を目的として土地の区画形質の変更を行おうとする者は、あらかじめ都道府県知事の許可を受けなければならないが、当該許可の要件として、原則として開発区域内に公園等公共空地の確保が求められている。	d, e		開発行為によって設置された公共施設の管理権及び当該公共施設が設置された土地の所有権は都市計画法上原則として当該公共施設の存する市町村に帰属することとされているが(都市計画法第39条本文及び第40条第2項)、開発許可申請の前に実施することとされている公共施設の予定管理者等との協議において別段の定めを行った場合、開発行為を行った者等が当該公共施設の管理及び当該土地の所有をすることが現行制度上可能となっている(都市計画法第39条但書)。		z1200035	国土交通省	開発行為における公園等の付置義務に係る規制緩和	5111	51110012	11	(社)不動産協会	12	開発行為における公園提供の緩和	総合設計や特定街区以外の一般の開発行為についても開発区域内に公開空地が確保され、引き続き管理されることが確実な場合には公園の提供は不要とされた。		事業者が一体管理することで自治体の負担がなくなる。		
建築基準法第48条	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	c		住居系用途地域において建築が可能な建築物に附属する自動車車庫については、住宅地内の自動車庫を収容する自動車庫の役割が重要であることを踏まえつつ、各用途地域に応じた住居の環境を保護するため、居住環境に大きな影響を与えることのない範囲内で立地を許容しているものである。したがって、一律に緩和することは適当ではない。		z1200036	国土交通省	住居系用途地域における自動車車庫等に係る制限の緩和について	5056	50560085	11	(社)日本経済団体連合会	85	住居系用途地域における共同住宅の附属駐車場の面積制限及び階数制限の緩和【新規】	共同住宅に必要な駐車場を全て確保できるような、住居系用途地域における共同住宅の附属駐車場の面積制限及び階数制限を緩和すべきである。		共同住宅の附属駐車場の面積は建物規模及び敷地規模にかかわらず絶対面積にて制限されている。従って共同住宅の規模が大きい場合、駐車場の設置率を低くする、敷地を細分化して利用する、延べ面積に算入されない平面式駐車場を多くする、といった計画とせざるを得ない。その結果、自動車庫が収容しきれない、土地の細分化が促進される、敷地の大部分を平面式駐車場とするため緑地面積が減る、といった弊害が生じている。また、共同住宅の附属駐車場の階数が2階以下に制限されていることによっても同じ弊害が生じている。確かに、一団地認定を取得した場合の緩和措置はあるものの、緩和された上でも、絶対面積制限があるため上記の弊害は生じている。もちろん、住環境を保護する上で、共同住宅等の規模に一定の制限を加えることは理解できる。しかし、一定規模の共同住宅の建設を認めておきながら、駐車場に関する独自の規制が存在するために、共同住宅の規模に見合った駐車場が確保できない、あるいは無理矢理確保するために土地の利用効率の悪い平面式駐車場を多くするといった事態が生ずることは本末転倒である。	住居系用途地域において、共同住宅の附属駐車場の面積は低層住居系では600㎡以下、中高層住居系では3000㎡以下に制限されている。また階数についても、低層住居系では1階のみ、中高層住居系では2階以下に制限されている。これらの制限により、共同住宅に必要な駐車場の確保が確保できなかつたり、緑地面積が少なくなる等の弊害が生じている	
建築基準法第48条	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	c		住居系用途地域において建築が可能な建築物に附属する自動車車庫については、住宅地内の自動車庫を収容する自動車庫の役割が重要であることを踏まえつつ、各用途地域に応じた住居の環境を保護するため、居住環境に大きな影響を与えることのない範囲内で立地を許容しているものである。したがって、一律に緩和することは適当ではない。		z1200036	国土交通省	住居系用途地域における自動車車庫等に係る制限の緩和について	5111	51110006	11	(社)不動産協会	6	低層住居専用地域内での自動車車庫面積制限の緩和について	第一種第二種低層住居専用地域で制限されている自動車車庫面積(600㎡以下)を、戸数や面積に応じた制限に緩和する。		建築床面積を無視した不合理な規制であるため		

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)	
都市計画法第37条	開発許可を受けた開発区域内の土地においては、開発行為に関する工事が完了した旨の都道府県知事等の公告があるまでの間、建築物の建築等が原則として制限される。	d		開発許可を受けた開発区域内の土地における建築制限については、開発行為に関する工事が完了した旨の都道府県知事等の公告があるまでの間であっても、開発行為に関する工事的な仮設建築物の建築その他都道府県知事が支障がないと認められたものは、建築物の建築をすることができ(都市計画法第37条但書)、予定建築物の用途及び開発行為の進捗状況に応じた柔軟な対応が現行制度上可能となっている。 なお、国土交通省では、規制改革・民間開放三カ年計画に基づき、上記制限の解除について、各開発許可権者における取り扱い状況をとりまとめ、情報提供を行ったところである。		z1200037	国土交通省	建築制限等の解除手続の合理化[新規]	5056	50560086	11	(社)日本経済団体連合会	86	建築制限等の解除手続の合理化[新規]	開発工事を完了の公告を受ける前に建築行為が認められるよう、都市計画法36条、37条を改正すべきである。			そもそも、マンション建設等では開発工事を建築工事を分けることは現実的ではない。仮に開発工事を建築工事を明確に分けた場合、開発工事を一度、盛土をし、建築工事でそれを掘切等、無駄な工事が発生する。また道路の拡幅等についても、開発工事による整備後、建築工事後の補修が必要となる。また、36条第3項に基づき開発工事が完了した旨の公告がないと建築確認の手続きが進まないため、手続きに時間がかかる。なお、開発工事を完了前に建築工事を許可しても、開発工事が完了しない限り、建築確認の手続きに基づく検査済証は発行されないため、不具合は発生しない。開発工事を完了の公告を受ける前に建築工事を進めることができるようにすべきである。	都市計画法29条に基づく開発が許可された際、開発工事が完了した旨の都道府県知事に届出の上で(36条1項)、工事を完了の公告(同3項)を受けるまでには建築物を建築することができない(37条)。確かに、都道府県知事が支障ないと認めた場合は例外的に建築が認められるが(同条但書)、その申請手続きに時間を要する。
都市計画法第29条	主として建築物の建築等を目的として土地の区画形質の変更を行おうとする者は、あらかじめ都道府県知事の許可を受けなければならない。	c		開発許可制度は、土地の造成に起因する土砂災害の防止、公共施設の適正な整備により、良好な市街地環境の整備及び保全を図ろうとするものであり、かかる制度趣旨の的確な発現のためには、法文の合理的な解釈を逸脱しない範囲内において、地形、土質、公共施設の整備状況等といった地域の実情に応じて規制対象行為の細目が定められる必要があり、ご提案の措置は妥当でないものと考えます。		z1200038	国土交通省	開発行為の該当要件の明文化[新規]	5056	50560087	11	(社)日本経済団体連合会	87	開発行為の該当要件の明文化[新規]	通達、ガイドラインを發布し、開発行為に該当する「区画形質の変更」の内容を明文化すべきである。また、その際、既成市街地での建替えに伴う小規模な工事は開発行為から除外すべきである。			分譲マンションを建築する際、当該計画が開発行為に該当するか否かは事業上非常に重要であり、土地取得段階から明確化する必要がある。これにより、ディベロッパーの事業リスク回避され、都市の健全な発展が推進される。現状では、「区画形質の変更」が明文化されていないため、各行政毎に基準を設け運用されている。また基準の内容はまちまちであり、該当行政毎に調査および事前相談が必要となっている。「区画形質の変更」が明文化されることで、行政間の差異が解消されると共に、ディベロッパーの事業リスクが回避されることとなる。また、既成市街地の建替えで、建築工事に伴う土木工事と比較し小規模な土木工事は、開発行為として独立するものではなく、建築行為と一体的とみなすべきものである。従って、既成市街地での建替えに伴う小規模な工事は開発行為としないものとすべきである。	開発行為は「主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更をいう」(都市計画法4条)と規定されているが、「区画形質の変更」の具体的内容は都道府県知事の裁量にまかされており、計画が開発行為に該当するか否かの判断は行政によりまちまちである(例えば、神奈川県では2宅地を1宅地に統合することが区画の変更にあたることされているが、他の自治体でそのような判断はない)。また、「区画形質の変更」の要件が厳しい行政では、既成市街地の建替えの際にも、細かな地盤レベルの変更を理由に、開発許可が必要となる。
公共工事標準請負契約約款第10条	建設業法上現場代理人の要件は定められていない。	e		公共工事標準請負契約約款においては現場代理人が工事現場に常駐することを求めているが、これはあくまで契約書の標準的な形であり、発注者と請負者の個別契約によって個々の工事の態様に応じた常勤の要件を定めることを妨げてはいない。		z1200039	国土交通省	公共工事標準請負契約約款における現場代理人常駐の定義の明確化[新規]	5056	50560088	11	(社)日本経済団体連合会	88	公共工事標準請負契約約款における現場代理人常駐の定義の明確化[新規]	「公共工事標準請負契約約款」10条2項に関する解釈を明確化し、現場に張り付くことを要さないことを明確にすべきである。また、「常駐」とは、24時間、365日にわたって現場に張り付くことを意味すると捉える合理性は少なくない。〈参考〉「監理技術者資格者証運用マニュアル」(2004年3月改正)で監理技術者等の配置にあたっての特例装置として、「請負約款締結後、現場施工に着手するまでの期間(現場事務所を設置、資機材の搬入または仮設工事等が開始されるまでの間。)については、たとえ契約工期中であっても工事現場への専任は要しない」との解釈が示されている。現場代理人についても同様の措置が可能ではないか。		「公共工事標準請負契約約款」10条2項は、「現場代理人は、この契約の履行に際し、工事現場に常駐し、その運営、取扱いを行う」としている。この点に際して、「常駐」の定義が不明確なため、契約工期中にわたって現場代理人の駐在を強いられる。現場代理人が24時間、365日にわたって現場に駐在することを強いられるといった事態が生じている。		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
建築基準法施行令第129条の2の5第1項第3号	エレベーターの昇降路内には、エレベーターに必要な配管設備を除き、設けてはならないこととしている。	b		光ファイバー等の設置によりエレベーターの各種機能に悪影響を与えず、かつ、エレベーターの各部により光ファイバー等の機能に悪影響を与えないものについて、エレベーターの昇降路内に設ける場合に安全上、防災上又は衛生上必要となる技術的基準の内容について検討し、平成17年度中に結論を得る。		z1200040	国土交通省	エレベーター昇降路への配管設備の設置及び構造規制の緩和【新規】	5056	50560089	11	(社)日本経済団体連合会	89	エレベーター昇降路への配管設備の設置及び構造規制の緩和【新規】	エレベーターに関連しない配管設備であっても、安全性が確保できればエレベーター昇降路への「その他配管設備」の敷設を認めるべきである。		エレベーター昇降路は、建物内の敷設に伴う、インフラ整備に伴う配管配線の敷設に活用できることになれば、光ケーブルの敷設敷設が容易に、低価格に可能になり、既存建物におけるIT情報化を加速的に進めることが可能になる。本条項の目的は、エレベーターに必要な配管設備以外のもの設置によって、エレベーターの安全性を損なうことになることを懸念したものであるが、エレベーター用配管設備と同等の敷設構造をもたせることなどで、安全性を確保することは可能であり、本条項は不可欠なものではなくなっている。	エレベーター昇降路には、給水、排水や、その他配管設備を設けてはならないことになっており、「その他配管設備」には昇降路に無関係の無い電気設備の配管、配線、風道等が該当するとされており、建物内の縦抗である事を活かした設備配管の敷設が禁止されている。
監理技術者制度運用マニュアル(平成16年国総建第315号)	発注者から直接建設工事を請け負った特定建設業者は、当該建設工事に係る下請契約の請負代金の総額が3000万円以上になる場合は、当該建設工事に係る技術上の管理をつかさどる監理技術者を置かなければならないこととされている。	d		「監理技術者制度運用マニュアル(平成16年3月1日付国総建第318号)」において、監理技術者及び主任技術者の工期途中における交代に関する考え方を明確化したところである。ご指摘の「一定の基準」については、マニュアルの考え方に基づき、個々の工事ごとの状況に応じ、発注者と受注者との協議によって定められるべきものと考えている。		z1200041	国土交通省	監理技術者等の途中交替の弾力的運用【新規】	5056	50560090	11	(社)日本経済団体連合会	90	監理技術者等の途中交替の弾力的運用【新規】	一定の基準(例えば当該契約期間中1回、あるいは、当該事業年度中1回等)を条件に、監理技術者の工事途中での交代を妨げるものではない旨の通達等を発布することで監理技術者の交代が弾力的に行えるよう措置すべきである。		監理技術者途中交代が弾力的に行えることにより、効率的な人員配置が可能となる。	監理技術者制度運用マニュアル(平成16年3月1日)二(4)は、監理技術者の途中交代が認められる場合として、監理技術者の死亡、傷病または退職により直にやむを得ない場合に加えて、受注者の責によらない工期の延長の場合、工場から現場へ工事現場が移動する時点、大規模工事の一つの工期が多年に及び場合が挙げられている。しかし、これら場合を除いて、発注者が工事を請け負った建設業者に対して工事途中での監理技術者交代を認めることは殆どないのが実情である。
建築基準法第37条	コンクリートを建築物の主要構造部に用いるためには、国土交通大臣の指定するJISに適合する(法37条第1号)、国土交通大臣の認定を受ける(法37条第2号)のいずれかに該当しなければならない。現在、ホワイトセメントについてJIS規格は定められていない。	e) c)		建築基準法第37条第2号に定められているとおり、国土交通大臣が定める安全上、防火上又は衛生上必要な品質に関する技術的基準に適合するものであることについて国土交通大臣の認定を受けたコンクリートであれば、JIS規格品でなくとも、建築物の主要構造部に用いることができる。 なお、以下のような理由からホワイトセメントのJIS化は困難。 ホワイトセメントの生産量は、ポルトランドセメント全体の約0.1%しかなく、JIS制定による生産の合理化、取引の単純公正化に寄与することが少ないと思われる。 (参考)年間生産量 普通ポルトランドセメント:50百万トン ホワイトセメント:60千トン 製造業者が1社しかなく、その製品仕様を標準化することは、JISの公益性から見て問題があると判断される。		z1200042	経済産業省、国土交通省	白色ポルトランドセメント(ホワイトセメント)のJIS規格化【新規】	5056	50560091	11	(社)日本経済団体連合会	91	白色ポルトランドセメント(ホワイトセメント)のJIS規格化【新規】	ホワイトセメントをJIS規格化することで、建築物の主要構造部に使用できるよう措置すべきである。		ホワイトセメントが主要構造用資材として認可されることで、コンクリート打設と同時に化粧部の施工が可能となり、工期の短縮、経費の削減に貢献する。海外ではカラーコンクリート(ホワイトセメント使用)を主要構造部である構造壁等にも使用しており、わが国において主要構造部として使用することを妨げる理由は少ない。 よって、ホワイトセメントは、早強ポルトランドセメントと同等の性能を有しながら、建築物の主要構造部には使用できず、意匠的な部分のみにしか使用できない。	・主な効果(要望書P.47参照)

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
建築基準法第52条	共同住宅においては、エレベーターシャフト等については床面積に算入されている。一方、共同住宅における共用の廊下及び階段の用に供する部分については容積率算定の基礎となる床面積に算入されない。	C		建築基準法第52条第5項の共同住宅の共用の廊下又は階段の用に供する部分については、従来屋外に設けられる場合が一般的であり、延べ面積に算入しないこととされていたので、建築物の内部にある場合に延べ面積に算入しないこととしても実態上の影響は小さいが、エレベーターシャフト等については、一般的に屋内に設けられるものであり、延べ面積に算入されてきたものであるため、これらを延べ面積に算入しないこととした場合は建築物の規模が拡大し市街地環境の悪化が生じることから適切でない。 なお、エントランスホールで共用のものについては、共用の廊下の用に供する部分に含まれるため延べ面積に含まれない。		z1200043	国土交通省	エレベーター等に係る容積率不参入について	5056	50560093	11	(社)日本経済団体連合会	93	容積率算定の際のエレベーター及びエレベーターホール部分の延べ面積への不参入	エレベーター及びエレベーターホール部分の面積は容積率算定の際に延べ面積に算入しないよう措置すべきである。		エレベーターはもはや必要不可欠なインフラであるが、エレベーターが容積率算定時に延べ面積に算入されていることにより、例えばベンシルビルでは車イスの入り余りもない狭いエレベーターが設置されていたり、低層マンション等ではエレベーターが設置がされていないといった不都合が生じている。平成9年の建築基準法改正では共同住宅の共用の廊下・階段を容積率算定時の延べ面積に算入しない旨の改正を行うなど規制緩和の方向にあるが、今後の一層の高齢化を考えた場合、階段・廊下とエレベーターとは同等に考えるべきであり、少なくとも住宅については不参入にすべきである。	容積率算定の際にエレベーター及びエレベーターホール部分も延べ面積に算入される。
建築基準法第52条	共同住宅においては、エレベーターシャフト等については床面積に算入されている。一方、共同住宅における共用の廊下及び階段の用に供する部分については容積率算定の基礎となる床面積に算入されない。	C		建築基準法第52条第5項の共同住宅の共用の廊下又は階段の用に供する部分については、従来屋外に設けられる場合が一般的であり、延べ面積に算入しないこととされていたので、建築物の内部にある場合に延べ面積に算入しないこととしても実態上の影響は小さいが、エレベーターシャフト等については、一般的に屋内に設けられるものであり、延べ面積に算入されてきたものであるため、これらを延べ面積に算入しないこととした場合は建築物の規模が拡大し市街地環境の悪化が生じることから適切でない。 なお、エントランスホールで共用のものについては、共用の廊下の用に供する部分に含まれるため延べ面積に含まれない。		z1200043	国土交通省	エレベーター等に係る容積率不参入について	5111	51110007	11	(社)不動産協会	7	共同住宅のエレベーターシャフトの容積不参入について	共同住宅においてエレベーター設置面積(実面積)以外の床面積を容積率不参入とする。		エレベーター設置率向上とバリアフリーへの配慮	
平成11年3月31日付け「建設省道政発第32号、建設省国道発第5号」、平成7年11月27日付け「事務連絡「電線共同溝の参考資料について」	平成11年3月31日付け「建設省道政発第32号、建設省国道発第5号」、平成7年11月27日付け「事務連絡「電線共同溝の参考資料について」	C		電線共同溝は、道路管理者が設置管理する道路付属物であり、道路本体と一体的に管理され、その機能確保にも十分配慮されているところ。 単独地中化の場合の占用物件については、その管理は占用企業者に委ねられるため、道路機能の確保の観点から予め所用の安全度を確保している。 よって、単独地中化を実施する際の埋設深度を電線共同溝と同じ深さに緩和にすることは困難。		z1200044	国土交通省	地下電線の埋設深さの緩和【新規】	5056	50560094	11	(社)日本経済団体連合会	94	地下電線の埋設深さの緩和【新規】	電力会社を実施する単独地中化においても、国が建設する電線共同溝と同レベルの浅層埋設化が図れるようにすべきである。	電線共同溝において採用する管路については、国交省地方整備局と電力会社が協議のもと決めているものであり、電力会社が使用している管路材を広く使用して足りるとする措置が採られているが、浅層埋設を行っても道路構造の安全上支障が発生していないのが現状である。 当該管路は、電力が単独で管路を敷設する場合と同一若しくは同等性能のものであることから、単独地中化の場合の埋設深さについても、電線共同溝の場合と同等で全く問題はない。 また、電力自由化の進展に伴い電力会社を取り巻く経営環境がますます厳しさを増すなかで、今後更に無電柱化を推進していくことが必要ことから、より一層のコスト削減を図る必要がある。	地下電線の埋設深さについては、道路構造の保全等の観点から単独では0.8m、歩道では0.6m以下としないよう定められている(道路法施行令第11条7項)。これに関連して、国が建設する電線共同溝については、道路部は舗装厚さ0.3m以上、歩道部では舗装厚さ0.2m以上と足りるとする措置が採られている(電線共同溝マニュアル)。しかし、同措置は電力事業者が実施する単独地中化については適用されない。 確かに、平成11年3月31日付け「電線、水管、ガス管又は下水道管を道路の地下に設ける場合」(建設省道政発第32号、建設省国道発第5号)に基づき、電力会社を実施する単独地中化についても、道路部では0.6m以上かつ舗装厚さ0.3m以上、歩道部では0.5m以上とすれば足りるとの規制緩和が行われたが、国が建設する電線共同溝に比べると条件が厳しい。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
建築基準法51条、令第130条の2の2、令第130条の2の3 都市計画法第77条、法第77条の2	ごみ処理場その他の処理施設の用途に供する建築物は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、または増築することができない。ただし、特定行政庁が都道府県都市計画審議会等の議を経てその敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合等においては、建築が可能。 都道府県都市計画審議会の組織及び運営に関し必要な事項は、都道府県の条例で定めることとされている。	d		都市計画審議会の組織及び運営に関しては、都道府県の条例で定めることとされており、開催頻度の増大等については、現行制度で対応可能である。 なお、都市計画運用指針において、「必要に応じて、都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の開催間隔の短縮化や開催予定の事前公表、手続の短縮化を図ることが望ましい」としているところであるが、都市計画審議会の開催頻度については、地方公共団体の組織運営に関わることであり、これ以上の対応は困難である。		z1200045	国土交通省	廃棄物処理施設の設置に伴う都市計画審議会の開催頻度の増大等	5056	50560105	11	(社)日本経済団体連合会	105	廃棄物処理施設の設置に伴う都市計画審議会の開催頻度の増大等	廃棄物処理施設の設置に伴う都市計画審議会の開催を定例化するとともに、現状よりも開催頻度を増大するよう、環境省ならびに国土交通省は都道府県に対して、引き続き指導の徹底を図るなど、廃棄物処理施設が円滑に整備できるようにすべきである。		都市計画審議会の開催が不定期で、なかなか開催されないため、建築基準法に基づく諸手続きを定めるのに非常に長い時間がかかり、廃棄物処理施設の建設が円滑に進まない。	一定規模以上の廃棄物処理施設の建設にあたっては、廃棄物処理法に基づく許認可申請のほかに、建築基準法に基づいて、都道府県都市計画審議会の承認を得る必要がある。 廃棄物処理施設に係る都市計画審議会の開催が不定期で、なかなか開催されないのが実情である。
道路運送車両法 75条(平成26年法律第185号) 道路運送車両の保安基準 第17条(昭和26年運輸省令第67号)	道路運送車両の保安基準においては、LPガス自動車のガス容器等の燃料装置に関する基準を規定しており、ガス容器については、容器保安規則第7条及び第17条に規定する構造及び機能を有するものであることとされている。	e		自動車の検査の際においては、ガス容器を含め部品や装置の取り外しをすることなく、保安基準への適合性を確認している。		z1200046	経済産業省、国土交通省	輸入完成LPガス自動車に関する相互承認制度の導入(新規)	5056	50560124	11	(社)日本経済団体連合会	124	輸入完成LPガス自動車に関する相互承認制度の導入(新規)	海外メーカーで生産された完成LPガス自動車について、国連欧州経済委員会(UN・ECE)自動車基準67号に基づく承認を受けた燃料容器・付属品を採用するものについては、輸入時の容器・付属品検査を廃止または省略すべきである。 また、LPガス自動車に関する規制について、自動車部分(国土交通省)と燃料容器・付属品部分(経済産業省)間で、二重規制が生じないよう調整を行うべきである。		海外の自動車メーカーがライン生産を行っているLPガス自動車を輸入しようとする場合、国際的な基準認証に合格しているにもかかわらず、輸入時点で車両からいったん取り外し、日本国内で容器・付属品の検査を受けなくてはならない。その結果、国の型式認定を受けられなくなり、事実上輸入ができなくなっている。 海外メーカーで生産された完成LPガス自動車は、日本に輸入する時点で、燃料容器・容器付属品を取り外し、検査を受けなくてはならない。 また、取り外して検査を受けることにより、「製造国で完成された自動車」でなくなり、自動車型式認定を取得して販売することができない。	
平14年5月1日以降、物品・役務の調達契約については、一定の金額以下等について債権譲渡禁止特約の解除を行っている。		d		債権譲渡禁止特約については、平14年5月1日以降、物品・役務の調達契約について、「売掛債権担保融資保証制度」に係る物品・役務の調達契約の一定の金額以下等の契約について、債権譲渡禁止特約の解除を行っている。 債権譲渡禁止特約解除に係る仕組み作りについては、経済産業省において実施されていることから、今後、経済産業省よりの詳細な説明を待って、新たに対象となる契約及び譲渡対象者の拡大等に向け検討を行いたい。		z1200047	全省庁	国・地方自治体向け金銭債権の証券化等に係る債権譲渡禁止特約の解除(新規)	5056	50560144	11	(社)日本経済団体連合会	144	国・地方自治体向け金銭債権の証券化等に係る債権譲渡禁止特約の解除(新規)	すべての国の機関及び地方自治体において、速やかに債権譲渡禁止特約を解除すべきである。		債権譲渡禁止特約が資産流動性の適格要件の障害となっている。このような状況を改善するため、経済産業省などの一部の国の機関においては、既に債権譲渡禁止特約の解除が行われている。	国の機関及び地方自治体向け金銭債権については、譲渡禁止特約が付されているため、当該金銭債権の証券化等を行うことができない。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
	平14年5月1日以降、物品・役務の調達契約については、一定の金額以下等について債権譲渡禁止特約の解除を行っている。	d		債権譲渡禁止特約については、平14年5月1日以降、物品・役務の調達契約について、「売掛債権担保融資保証制度」に係る物品・役務の調達契約の一定の金額以下等の契約について、債権譲渡禁止特約の解除を行っている。 債権譲渡禁止特約解除に係る仕組み作りについては、経済産業省において実施されていることから、今後、経済産業省よりの詳細な説明を待って、新たに対象となる契約及び譲渡対象者の拡大等に向け検討を行いたい。		z1200047	全省庁	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に関する債権譲渡禁止特約の解除	5086	50860034	11	社団法人リース事業協会	34	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に関する債権譲渡禁止特約の解除	各省市及び地方自治体において、統一かつ早急に債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約(リース契約等)及び譲渡対象者の拡大(特定目的会社等)を望む。		本年6月に同要望を提出したが、各省市の対応が異なり、統一的な対応が求められる。	
(1) 道路運送車両法第59条、第62条、第97条の2第1項、道路運送車両法第13条、第15条、(4) 自動車損害賠償保障法第9条	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。	a及びb		自動車保有関係手続(検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税等の納付等)のワンストップについては、平成17年11月から、すべての関係機関にまたがるワンストップサービスの基本的な手続であり、ワンストップ化による申請者の利便性向上の効果が大きい(前車の軽自動車登録(型式指定車)を対象として、自動車保有関係手続のワンストップサービスを稼働させることとしており、これにより、各種税の納付手続の電子化や保管場所証明手続の電子化が可能となる。 その際、入力項目を集約した申請画面や税・手数料のまとめ払いの機能を持たせることとしているほか、代行申請や申請自体もまとめて行うための機能についても設ける方向で検討するなど、大量に自動車を保有する方にも配慮したシステム構築を行っていること。 その他の対象手続の電子化については、システムの安定稼働や関係機関の対応状況等を勘案して、平成18年を目途に段階的にワンストップサービスを進めることとしている。 (1) 軽自動車についてワンストップサービス化する際には、軽自動車検査協会がワンストップサービスに対応したシステムを構築する必要があり、また軽自動車検査協会の関係機関(01)団体の市町村の電子化等の対応が必要であり、登録自動車進捗状況や安定状況を踏まえてから調整することとしている。 システムの安定稼働や関係機関の対応状況等を勘案して、段階的に稼働開始することとしている。 (4) 自動車損害賠償保障法は電子的に行うこととしている。 登録事項等証明書に関する手続の電子化については、平成18年度を目途に、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討する。なお、登録事項等証明書がネットワーク上で確認できることとなった場合には、必要書類の取付けに代えることにつき検討する。		z1200048	国土交通省、財務省、総務省、警察庁	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	5056	50560189	11	(社)日本経済団体連合会	189	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	自動車保有関係手続のワンストップサービス化は、規制改革・民間開放推進3か年計画に基づき、平成17年の稼働開始に向け、検討及び一部で試験運用が行われているが、より利便性の高いサービスを実現するため、以下の事項を早急に検討・具体化していくべきである。(1)検査・登録等諸手続 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 原付のワンストップサービス対象化(2)自動車関連税手続 自動車重量税の納付手続等の電子化および電子化に向けた手続の合理化 納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換(3)保管場所証明申請手続 保管場所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、添付書類の簡素化等(4)自賠責保険手続 付保手続の電子化及び電子化に向けた手続の合理化 自賠責解約時における当該車両の状況(滅失・解体など)確認の合理化(具体的には、保険会社がネットワーク上で確認出来ることとした上で、当該確認をもって必要書類(登録事項等証明書や抹消登録証明書)の取付けに代えることを可能とすること。【「規制改革・民間開放推進3か年計画」 分野別措置事項1 I T関係イ b 関連】)	自動車生産・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、自賠責保険確認等)等の電子化は、新車の新規登録については平成17年12月から稼働とされ、その他の手続は平成20年を目途に段階的に進めるとされているが、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。	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、利用者の意見を充分に反映させることにより、電子化による混乱が生じないように配慮する必要がある。	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、自賠責保険確認等)等の電子化は、新車の新規登録については平成17年12月から稼働とされ、その他の手続は平成20年を目途に段階的に進めるとされているが、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。
(1) 道路運送車両法第59条、第62条、第97条の2第1項、道路運送車両法第13条、第15条、(4) 自動車損害賠償保障法第9条	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。	a及びb		自動車保有関係手続(検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税等の納付等)のワンストップについては、平成17年11月から、すべての関係機関にまたがるワンストップサービスの基本的な手続であり、ワンストップ化による申請者の利便性向上の効果が大きい(前車の軽自動車登録(型式指定車)を対象として、自動車保有関係手続のワンストップサービスを稼働させることとしており、これにより、各種税の納付手続の電子化や保管場所証明手続の電子化が可能となる。 その際、入力項目を集約した申請画面や税・手数料のまとめ払いの機能を持たせることとしているほか、代行申請や申請自体もまとめて行うための機能についても設ける方向で検討するなど、大量に自動車を保有する方にも配慮したシステム構築を行っていること。 その他の対象手続の電子化については、システムの安定稼働や関係機関の対応状況等を勘案して、平成18年を目途に段階的にワンストップサービスを進めることとしている。 (1) 軽自動車についてワンストップサービス化する際には、軽自動車検査協会がワンストップサービスに対応したシステムを構築する必要があり、また軽自動車検査協会の関係機関(01)団体の市町村の電子化等の対応が必要であり、登録自動車進捗状況や安定状況を踏まえてから調整することとしている。 システムの安定稼働や関係機関の対応状況等を勘案して、段階的に稼働開始することとしている。 (4) 自動車損害賠償保障法は電子的に行うこととしている。 登録事項等証明書に関する手続の電子化については、平成18年度を目途に、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討する。なお、登録事項等証明書がネットワーク上で確認できることとなった場合には、必要書類の取付けに代えることにつき検討する。		z1200048	国土交通省、財務省、総務省、警察庁	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	5086	50860035	11	社団法人リース事業協会	35	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	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(自動車リース業界も含む)に多大な負担を強いている。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、利用者の意見を充分に反映させることにより、電子化による混乱が生じないように配慮する必要がある。	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、利用者の意見を充分に反映させることにより、電子化による混乱が生じないように配慮する必要がある。		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
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、平成16年度中を目途に、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討する。		z1200049	国土交通省	自動車登録情報の電子的開示について	5056	50560189	21	(社)日本経済団体連合会	189	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	自動車保有関係手続のワンストップサービス化は、規制改革・民間開放推進3か年計画に基づき、平成17年の稼働開始に向け、検討及び一部で試験運用が行われているが、より利便性の高いサービスを実現するため、以下の事項を早急に検討・具体化していくべきである。(5)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	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続きは、書類により行うとともに、複数省庁にまたがるため、極めて煩雑である。 現在、政府の「規制改革・民間開放推進3か年計画」に基づき、平成17年中のシステム稼働に向けて、自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進に係る検討および試験運用が進められているが、地方自治体への届出制となっている原付などの車両についてはワンストップサービスの対象外である等、一定の制限がある。		
道路運送車両法第12条、第13条、第66条、第67条	変更登録及び移転登録の申請を行うときは、自動車検査証記入申請を同時にしなければならないこととなっている。	b, c, d		(6)について 自動車関係手続については、平成17年12月より、一部地域において、新車新規登録手続きを対象として、オンラインで申請できるワンストップサービスシステムを導入することとしているが、平成20年までに、移転登録(所有者の変更の場合)、変更登録(所有者以外の登録事項の変更の場合)も含め、全ての手続について、全国でワンストップサービスシステムを導入することを目指している。 ワンストップサービスシステムの運用により、全国どこからでもオンラインで申請が可能となる。 なお、仮に、自動車検査証記載事項変更申請を変更登録及び移転登録とは別途おこなえるようにした場合、自動車検査証では正しい(最新の)所有者や使用者の氏名、住所等が把握できないこととなり、その結果、車両の街頭検査等の取締りや安全かつ円滑な取引に支障を生じることとなるため、対応は困難である。		z1200050	国土交通省	大量車両登録変更のための特例措置	5056	50560189	31	(社)日本経済団体連合会	189	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大	自動車保有関係手続のワンストップサービス化は、規制改革・民間開放推進3か年計画に基づき、平成17年の稼働開始に向け、検討及び一部で試験運用が行われているが、より利便性の高いサービスを実現するため、以下の事項を早急に検討・具体化していくべきである。(6)自動車大量所有者の事務手続等を踏まえた運用	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続きは、書類により行うとともに、複数省庁にまたがるため、極めて煩雑である。 現在、政府の「規制改革・民間開放推進3か年計画」に基づき、平成17年中のシステム稼働に向けて、自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進に係る検討および試験運用が進められているが、地方自治体への届出制となっている原付などの車両についてはワンストップサービスの対象外である等、一定の制限がある。		
道路運送車両法第12条、第13条、第66条、第67条	変更登録及び移転登録の申請を行うときは、自動車検査証記入申請を同時にしなければならないこととなっている。	b, c, d		及び について 仮に、自動車検査証記載事項変更申請を変更登録及び移転登録とは別途行えるようにした場合、自動車検査証では正しい(最新の)所有者や使用者の氏名、住所等が把握できないこととなり、その結果、車両の安全かつ円滑な取引や街頭検査等の取締りに支障を生じることとなるため、対応は困難である。 また、自動車関係手続については、平成17年12月より、一部地域において、新車新規登録手続きを対象として、オンラインで申請できるワンストップサービスシステムを導入することとしているが、平成20年までに、移転登録(所有者の変更の場合)、変更登録(所有者以外の登録事項の変更の場合)も含め、全ての手続について、全国でワンストップサービスシステムを導入することを目指している。 について 上記のワンストップサービスシステムの運用により、全国どこからでもオンラインで申請が可能となる。 について 登録事項等証明書は、全国どこでも運輸支局等においても入手可能である。		z1200050	国土交通省	大量車両登録変更のための特例措置	5056	50560192	11	(社)日本経済団体連合会	192	大量車両登録変更のための特例措置【新規】	大量車両所有者の行う車両登録変更等を効率化する観点から、以下の措置を講じるべきである。 申請時の車検証原本の提出を不要とするとともに、電子的な方法による申請を認めること。 上記の点を踏まえ、先行して変更登録や移転登録を行った車両については、次回車検時まで車検証の記載事項を変更すればよいとする。 自動車登録番号の変更を伴わなければ、各自動車の登録地に関係なく、現所有者の最寄の陸運事務所にて申請可能とすること。 真の所有者を即座に確認できるように、変更登録などの情報が全国どこでも即座に入手できるように全国統一のデータベースを構築すること。	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続きは、書類により行うとともに、複数省庁にまたがるため、極めて煩雑である。 最近の経済情勢により、リース会社や自動車ディーラーのように大量に車両を所有する会社においても、企業統合、会社移転、名称変更などが増加し、それに伴い車両登録変更もしくは移転登録申請などを行わなければならないケースが増えている。 現在、自動車リース会社のような大量車両所有者が、移転などにより車両の変更登録や移転登録を大量に行わなければならない場合、各地に散在する車両使用者(借主)から車検証原本を回収しななければならない。なおかつ、15日以内に登録申請を行わなければならないため、膨大な事務的な労力を要している。 昨今のIT分野の目覚ましい進展を踏まえ、全国的なデータベースの活用を図ることで、一方車両を道路上において運行する場合は、常に車両内に自動車検査証原本を保管することが義務づけられている(道路運送車両法66条)。		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
道路運送車両法第12条、第13条、第66条、第67条	変更登録及び移転登録の申請を行うときは、自動車検査証記入申請を同時にしなければならないこととなっている。	c		大量に自動車を所有している者にだけ、変更登録等の手続と自動車検査証記載事項変更手続を切り離すよう制度改正することは、どの程度から「大量」とするかという論理的説明の困難性に加え、公平性の観点から問題がある。 また、リース車両は約300万台といわれる中で、これらの車両について自動車検査証の記載事項の変更手続を切り離れた場合、中古自動車の取引や街頭検査等の取締りに何ら影響がないとはいえない。		z1200050	国土交通省	大量車両登録変更のための特例措置	5086	50860036	11	社団法人リース事業協会	36	変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設について	・大量の車両を所有する者が変更登録・移転登録を行うことを前提として、「所有者に係る自動車検査証の記載事項に変更事由(所有者の合併、名称、住所変更等)が生じた場合、特段の理由がある限りにおいては、特例として大量一括処理を効率的に行えるための申請手続きについて認める。」等の措置を講じること。 ・厳しい経済環境に対応するための企業の組織再編等が容易となる。・リース会社の申請及び自動車検査証を収集するための過重な事務負担と経済的負担等が緩和される。	・リース車両数は急速に拡大しているが、道路運送車両法における登録関係手続等はリース会社のような大量の車両を所有する者へ2を想定した手続きが講じられていない。・厳しい経済環境の中、リース会社においても企業の組織再編等が増加。3、また、経費削減等の観点から本社移転が行われている。・これらの経済環境の変化が著しいなか、大量の車両を所有するリース会社に合併、名称・住所変更等の変更登録・移転登録の事由及び自動車検査証の記載事項の変更事由が生じた場合、変更登録・移転登録の申請及び自動車検査証を収集するための過重な事務負担と経済的負担等がかかると懸念される。・リース会社の申請及び自動車検査証を収集するための過重な事務負担と経済的負担等が緩和される。		
道路運送車両法第12条、第13条、第66条、第67条	変更登録及び移転登録の申請を行うときは、自動車検査証記入申請を同時にしなければならないこととなっている。	b, c		自動車関係手続きについては、平成17年12月より、一部地域において、新車新規登録手続きを対象として、オンラインで申請できるワンストップサービスシステムを導入することとしているが、平成20年までに、移転登録(所有者の変更の場合)、変更登録(所有者以外の登録事項の変更の場合)も含め、全ての手続きについて、全国でワンストップサービスシステムを導入することを目指している。 仮に、自動車検査証記載事項変更申請を変更登録及び移転登録とは別途おこなえるようにした場合、自動車検査証では正しい(最新の)所有者や使用者の氏名、住所等が把握できないこととなり、その結果、車両の街頭検査等の取締りや安全かつ円滑な取引に支障を生じることとなるため、対応は困難である。 また、変更登録及び移転登録の申請を行うべき期間を延長することについては、上記と同様の理由から困難である。		z1200050	国土交通省	大量車両登録変更のための特例措置	5122	51220017	21	米国	17	IT分野:電子商取引を妨げる規制の撤廃	対面および書面取引要件といった電子商取引を阻害する既存の法律および規制や、その他電子商取引やオンラインサービスの発展を妨げている障壁を除去する。現在、電子通知および電子取引が禁止されている分野において、電子通知や電子取引が可能となるよう必要に応じ法律や規制を改正する。 大量の自動車の登録所有者が、電子政府のオンライン制度を通して、自動車登録の変更および所有権移転登録を、自動車検査証記載事項変更の申請とは別途行えるようにすると同時に、これらの変更がより妥当な期間で行えるよう道路運送車両法を改正する。	「e-Japan重点計画 2004」(重点計画2004)は電子商取引の促進が日本の優先課題であることを明らかにしている。日本は、民間および公的部門での手続のオンライン化に向けて大幅な前進を図ったが、法的あるいはその他の規制障壁のため、ITの潜在的な利はまだ十分に活用できていない。重点計画2004は、構造改革の推進が、日本経済の健全性を取り戻すための一つの鍵であり、e-Japan戦略の重要な柱であることを確認すると同時に、政府が自由かつ公正な競争の促進を通して民間部門を適切に支援すべきことを明確にしている。こうした政策と目標によって、日本政府が以下の措置を講ずることを米国は要請する。		
車両制限令第3条第1項第2号ロ、海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱について(平成15年5月9日道路交通管理課長通達)、特殊車両の通行許可に係る許可限度重量の特例措置について(平成15年3月20日道路交通管理課長通達)、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牽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可及び基準緩和の対象。	b	-	エアサスペンションを装着するトラクタで、フル積載対応海上コンテナ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。 なお、エアサス駆動軸重の緩和拡大については、床版の疲労への影響から長期耐久性に与える影響が極めて大きいため、重量違反車両が無くなるのが確実に担保されることが必要。 車両の構造または積載する貨物が特殊であることから軸重11.5tであることがやむを得ないと認められ、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、対象とすることは可能。技術検討は、個別の車両について行う必要があり、対象となる車両の構造または積載する貨物が特殊であってやむを得ないと認められるか等を含めて、平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う。		z1200051	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	5056	50560190	11	(社)日本経済団体連合会	190	駆動軸重の軸重規制緩和	2軸トラクタの軸重規制について、「2軸トラクタの駆動軸重に関する試験及び判定方法」により適合したトラクタについては、フル積載対応海上コンテナけん引用が否かの別に関係なく、軸重制限を11.5トンまでとするべきである。 この点、2004年6月の規制改革集中月間の回答によれば、「平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う」とされているが、早急に検討・実施すべきである。	フル積載対応海上コンテナけん引の2軸トラクタは、「2軸トラクタの駆動軸重に関する試験及び判定方法」により適合した場合、軸重11.5トンまで走行が認められている。 軸重制限の緩和により、物流効率化の促進及び物流コストの低減が期待できる。	現在、軸重の制限値は、フル積載対応海上コンテナけん引の2軸トラクタを除き、「2軸トラクタの駆動軸重に関する試験及び判定方法」により適合した場合でも、10トン以下とされている。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
車両制限令第3条第1項第2号ロ、海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱について(平成15年5月9日道路交通管理課長通達)、特殊車両の通行許可に係る許可限度重量の特例措置について(平成15年3月20日道路交通管理課長通達)、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牽引するトラックのうち、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。	b	-	エアサスペンションを装着するトラックで、フル積載対応海上コンテナ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。 なお、エアサス駆動軸重の緩和拡大については、床版の疲労への影響から長期耐久性に与える影響が極めて大きいため、重量違反車両が無くなるのが確実に担保されることが必要。 車両の構造または積載する貨物が特殊であることから軸重11.5tであることがやむを得ないと認められ、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、対象とすることは可能。技術検討は、個別の車両について行う必要があり、対象となる車両の構造または積載する貨物が特殊であってやむを得ないと認められるか等を含めて、平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う。		z1200051	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	5061	50610029	11	社団法人 日本自動車工業会	29	ISO海上コンテナフル積載緩和と分割可能な貨物を輸送するセミトレーラの基準緩和の法規制の整理統合化	海コンフル積載緩和とバラ積み緩和の保安基準及び車限令の整理統合を進め、届出業務の効率化を図ることを要望する。また、物流効率化の観点からも、少なくとも海コンフル積載と車両仕様が一貫した場合は、バラ積み緩和の通行条件の向上が図れるよう要望する。	保安基準上、海コンフル積載緩和はエアサスに限り駆動軸重を11.5tまで緩和が認められる。一方、バラ積み緩和についてはコンテナを含む特例8車種について、サスペンション型式に拘らず(実質エアサスのみ届出可)トレーラGVW3.5tまで緩和が認められている。以上の2つの緩和は法規上の条件は異なるが、実際の運用上では、トレーラGVW、G・C・W、軸重等はほぼ同様の緩和内容が該当車両に与えられる。また、車限令上、海コンフル積載とバラ積みの貨物は同様な重量、寸法ながら、実際の通行許可は、海コンフル積載の方が有利な通行条件が認められる。逆に言えば、バラ積みと海コンフル積載と同等の通行条件にするには約3-7トンの積載量が減トンとなる。	保安基準：メーカーサイドから見れば、トラックは同一車型にも拘らず届出の分類が異なる事により、類別の増加、トレーラとの連結検討の増加等、非効率な届出業務が発生している。 車限令：駆動軸重、軸間距離、懸架装置等の車両仕様が同一(=道路への被害度が同一)であるにも拘わらず、積載物により通行条件が異なる。その結果、バラ積み緩和車は減トンする必要があるが、バラ積み緩和とメリットを十分に生かされていない。	重点要望項目 ・<参考資料>参照
車両制限令第3条第1項第2号ロ、海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱について(平成15年5月9日道路交通管理課長通達)、特殊車両の通行許可に係る許可限度重量の特例措置について(平成15年3月20日道路交通管理課長通達)、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牽引するトラックのうち、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。	b	-	エアサスペンションを装着するトラックで、フル積載対応海上コンテナ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。 なお、エアサス駆動軸重の緩和拡大については、床版の疲労への影響から長期耐久性に与える影響が極めて大きいため、重量違反車両が無くなるのが確実に担保されることが必要。 車両の構造または積載する貨物が特殊であることから軸重11.5tであることがやむを得ないと認められ、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、対象とすることは可能。技術検討は、個別の車両について行う必要があり、対象となる車両の構造または積載する貨物が特殊であってやむを得ないと認められるか等を含めて、平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う。		z1200051	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	5067	50670009	11	石油化学工業協会	9	ISO規格コンテナフル積載時の内外格差の整合	3.0・4.8トン積載時、外貨はトラクター2軸(駆動軸11.5トン)、内貨は3軸(駆動軸10.0トン)であるので、内貨についてもEU諸国並みの駆動軸重11.5トンにし、内外格差を是正する。	内貨であるか外貨であるかは貨物の実態とは関係なく、判別の根拠も乏しいといえる。そのため貨物の実態とは関係のない内貨、外貨で異なる車輛を使わざるをえないのは整合性に欠ける。 内貨と外貨を運ぶ際の駆動軸重に差が設けられており、いわゆるダブルスタンダードが認められてしまっている。		
車両制限令第3条第1項第2号ロ、海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱について(平成15年5月9日道路交通管理課長通達)、特殊車両の通行許可に係る許可限度重量の特例措置について(平成15年3月20日道路交通管理課長通達)、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牽引するトラックのうち、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。	b	-	エアサスペンションを装着するトラックで、フル積載対応海上コンテナ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。 なお、エアサス駆動軸重の緩和拡大については、床版の疲労への影響から長期耐久性に与える影響が極めて大きいため、重量違反車両が無くなるのが確実に担保されることが必要。 車両の構造または積載する貨物が特殊であることから軸重11.5tであることがやむを得ないと認められ、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、対象とすることは可能。技術検討は、個別の車両について行う必要があり、対象となる車両の構造または積載する貨物が特殊であってやむを得ないと認められるか等を含めて、平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う。		z1200051	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	5100	51000003	11	(社)全日本トラック協会	3	駆動軸重の軸重規制緩和	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上コンテナ用トレーラをけん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、フル積載対応海上コンテナけん引以外の2軸トラックの軸重規制についても、「2軸トラックの駆動軸重に関する試験及び判定方法」による判定に適合したトラックについては、フル積載対応海上コンテナけん引用2軸トラックと同様の取扱いとしていただきたい。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
車両制限令第3条第1項第2号ロ、海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱について(平成15年5月9日道路交通管理課長通達)、特殊車両の通行許可に係る許可限度重量の特例措置について(平成15年3月20日道路交通管理課長通達)、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牽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可及び基準緩和の対象。	b	-	エアサスペンションを装着するトラクタで、フル積載対応海上コンテナ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。 なお、エアサス駆動軸重の緩和拡大については、床版の疲労への影響から長期耐久性に与える影響が極めて大きいため、重量違反車両が無くなること確保に担保されることが必要。 海上コンテナの場合と同様に、トレーラを牽引するエアサスペンションを装着するトラクタについて、車両の構造または積載する貨物が特殊であることから軸重11.5であることがやむを得ないと認められ、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、対象とすることは可能。技術検討は、個別の車両について行う必要があり、対象となる車両の構造または積載する貨物が特殊であってやむを得ないと認められるか等を含めて、平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う。		z1200051	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	5061	50610030	11	社団法人 日本自動車工業会	30	軸重規制の緩和等	欧州等と同様に、 ・全車(トラック・トラック・バス) 駆動軸重 11.5t(エアサスに限らず) 又は、せめて ・全車(トラック・トラック・バス) エアサス 11.5t を要望する。 その場合、軸荷重 5.75tとする。(今後のス・バ・ンク 4/4普及を想定)	・軸重 10t ・隣接軸重計 19t(軸距 1.3m、1軸重 9.5t) ・軸荷重 5t ・海工用2軸トラック(エアサス)軸重 11.5t(4性能基準あり;周波数、減衰比)	欧州等での駆動軸重 11.5t(エアサスに限らず)に比べ、駆動時・制動時ともに軸重配分が不利。また、合理的な車両レイアウトが不可能で、性能・コスト面で不利。 例1: 6×2前2軸車では、車両総重量限度の25tまで取れない。 例2: 4×2トラック/バスでは、後部重量の制約大(エアサス・駆動系、吸排気系、客室等)および環境安全装備追加への重量制約大	
通達「貨物自動車運送事業に係る繁忙期における営業所間の車両移動の弾力化について」(H5年11月10日自貨 第97号)	繁忙期におけるトラック輸送対策として、通達で指定された繁忙期のうち、一定期間(30日以内)に限り、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録の申請を伴わずに、一定の要件のもとで同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車することが認められている。(引越シーズン:3月15日~4月15日、夏季繁忙期:6月20日~8月20日、秋期繁忙期:9月1日~11月30日、年末年始繁忙期:11月10日~1月10日)	c		繁忙期における営業所間の車両移動の弾力化とは、輸送需要が極端に増加し、輸送力の確保が困難となっている時期において、輸送サービスを確保し、一定期間に限って業務の応援のため同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車する場合には、運行管理及び車両管理を引き続き配車元の営業所で行う場合に限り、増減車に係る事業計画の変更の事前届出を不要とする運用を行うものである。 当該運用は、利用者が必要とする輸送サービスを確保する観点から、繁忙期において限定的な運用を行うものであり、適用する時期を追加した場合、車両移動の弾力化に見せかけて違法な車両運用等が行われるおそれがあることから、車両の納期などの事業者の事情を理由として運用を変更することは困難である。		z1200139	国土交通省	繁忙期における営業時間の弾力化	5056	50560193	11	(社)日本経済団体連合会	193	繁忙期における営業所間の車両移動の更なる弾力化[新規]	通達の「繁忙期」に、「年度末繁忙期」として、「2月5日~4月5日」を追加すべきである。 また、「一定期間」に関しても、「30日以内」から「60日以内」へ延長すべきである。	自動車業界では、2~3月にかけての年度末納期が最も多いが、通達の範囲外であるため、配車前と、配車後に、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録を行っている。 そのため、当期間が通達で指定する繁忙期と認められれば、需要に即した機動的な応答が各所で可能となる。 また、この期間は、2ヶ月間を通して繁忙期となるため、30日以内しか認められない状況にある。当制度の更なる効果的運用のためにも、一定期間の期間延長が必要である。	繁忙期におけるトラック輸送対策として、通達で指定された繁忙期のうち、一定期間(30日以内)に限り、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録の申請を伴わずに、同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車することが認められている。(引越シーズン:3月15日~4月15日、夏季繁忙期:6月20日~8月20日、秋期繁忙期:9月1日~11月30日、年末年始繁忙期:11月10日~1月10日)	
通達「貨物自動車運送事業に係る繁忙期における営業所間の車両移動の弾力化について」(H5年11月10日自貨 第98号)	繁忙期におけるトラック輸送対策として、通達で指定された繁忙期のうち、一定期間(30日以内)に限り、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録の申請を伴わずに、一定の要件のもとで同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車することが認められている。(引越シーズン:3月15日~4月15日、夏季繁忙期:6月20日~8月20日、秋期繁忙期:9月1日~11月30日、年末年始繁忙期:11月10日~1月11日)	c		繁忙期における営業所間の車両移動の弾力化とは、輸送需要が極端に増加し、輸送力の確保が困難となっている時期において、輸送サービスを確保し、一定期間に限って業務の応援のため同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車する場合には、運行管理及び車両管理を引き続き配車元の営業所で行う場合に限り、増減車に係る事業計画の変更の事前届出を不要とする運用を行うものである。 当該運用は、利用者が必要とする輸送サービスを確保する観点から、繁忙期において限定的な運用を行うものであり、適用する時期を追加した場合、車両移動の弾力化に見せかけて違法な車両運用等が行われるおそれがあることから、車両の納期などの事業者の事情を理由として運用を変更することは困難である。		z1200139	国土交通省	繁忙期における営業時間の弾力化	5061	50610019	11	社団法人 日本自動車工業会	19	繁忙期における営業時間の更なる弾力化	・通達の運用を実情に合わせて 1)繁忙期の時期の追加 毎年2月5日から同年4月5日までと追加 2)繁忙期の期間延長 30日以内を60日以内と延長 以上をお願いしたい。	・2・3月の繁忙期に、一部の地域では車両(トレーラー)が不足するため、他の余剰地区の営業所から車両を移動させる等の応援体制を実施する。 しかしながら、期間が二ヶ月であって、各営業所において増車・減車の届出を所期の運輸支局に行くと共に、登録ナンバーを変更、終了時には、又同様の手続きを行う必要がある。	・営業所間で車両を移動させる必要がある期間は、限られているが増減車の手続きを都度実施しなければならない。	

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
道路運送法第80条2、貨物自動車運送事業法第4条3、貨物自動車運送事業法施行規則第2条4、自動車局長通達(昭和44年10月6日付、自貨第231号・自通第143号)、自動車交通局貨物課長通達(平成12年2月8日付、自貨第17号)	年度末及び年度当初において人事異動等に伴う引越輸送が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっているため、引越に係る輸送力を確保し、利用者のニーズに的確に対応するために、貨物自動車運送事業者が、3月15日から4月15日までの間に限り、15日未満の借受け期間で、且つ延長しないことを条件に、引越輸送にレンタカーを使用することが認められている。	C		レンタカーは自家用自動車であるが、自家用自動車を貨物自動車運送事業の用に供することは、貨物自動車運送事業を許可制としている趣旨を没却することとなるため、基本的に認められるものではない。また、レンタカーをトラック事業の用に供する場合は、事業用自動車として登録しなければならず、そのためには自動車の使用権限を有することが必要であるが、レンタカーは使用者がレンタカー会社であるため、事業用自動車として登録することがそもそも不可能である。引越シーズンにおけるレンタカーの使用とは、年度末及び年度当初においては、人事異動等に伴う引越輸送が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となる状況にかんがみ、特に引越輸送が集中すると考えられる三月十五日から四月十五日までの間に限り、一般貨物自動車運送事業者が引越輸送にレンタカーを使用することを例外的に認める運用を行うものにつき、レンタカーによる事業行為を認めた場合、運送会社が使用する車両に営業用ナンバーを付けたものと自家用ナンバーを付けたものが混在すること等により、白トラック行為の増加等輸送秩序が乱されるおそれがあることから、要望に対応することは困難である。また、「事故修理及び整備・点検の代車におけるレンタカー利用を認めるべきである」と挙げられているが、これは事故修理及び整備・点検の代車に関し、レンタカーの時期を限定しない使用を意味すると解されることより、これも上記と同様の理由から、要望に対応することは困難である。		z1200052	国土交通省	繁忙期における貨物自動車運送事業者によるレンタカー使用制限の緩和【新規】	5056	50560194	11	(社)日本経済団体連合会	194	繁忙期における貨物自動車運送事業者によるレンタカー使用制限の緩和【新規】	貨物自動車運送事業者が、引越シーズンだけでなく、夏期及び年末年始の贈答シーズン、秋の収穫シーズンを含め、毎年の繁忙期にレンタカーを使用できるよる認めらるべきである。また、事故修理及び整備・点検の代車におけるレンタカー利用を認めるべきである。		物流の需要が極端に増大する時期に対応するためには、事業用自動車の臨時増車などもあるが、短期的な需要に対応するためには、レンタカーを簡便な手続きにより調達し利用するほうが容易である。現在、短期的な需要や臨時の需要が発生した場合に対応するために、貨物自動車運送事業者とレンタカー事業者は、多大な負担を強いられる。具体的には、レンタカーのナンバーを廃止(減車)し、その車を貨物自動車運送事業者への短期リース車として青ナンバーを取得し、使用後にレンタカーのナンバーに戻す(増車)、ということが各地で行われ、任意保険の付保変更を含め、多くの手数料と費用がかかっている。貨物運送事業者の競争が激化する今日では、運送事業者の効率的な経営体質への転換が急務であることから、短期的な需要や臨時の需要が発生した場合にレンタカーの使用が認められれば、増車による固定費の増加を防止でき、スリムな経営が実現可能となる。レンタカーの貨物車は、事業用貨物車と同一の点検基準により点検整備が実施されており、安全面での問題は無いと考えられる。物流の需要が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となる時期は、年度末及び年度当初の引越シーズンだけではなく、夏期及び年末年始の贈答シーズン、秋の収穫シーズンなどの時期にもあてはまる。	年度末及び年度当初において人事異動等に伴う引越輸送が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっているため、引越に係る輸送力を確保し、利用者のニーズに的確に対応するために、3月15日から4月15日までの間に限り、15日未満の借受け期間で、且つ延長しないことを条件に、引越輸送にレンタカーを使用することが認められている。
「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日付け自旅第138号通達)	「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日付け自旅第138号通達)」	C		レンタカー事業については、関係通達(平成7年6月13日付け、自旅第138号)により、貸渡し内容について貸渡簿に記載することを求めているが、これは主として、個々の貸渡し状況、整備状況等車両の状況を正確に把握し、貸渡し行為が自動車運送事業の経営類似行為とならないことを確保するために必要なものである。さらに、走行キロ数の記載については、従来から借受人による手書きの記載等も認められており、事業者にとって過大な負担とは考えられない。なお、構造改革特区における「環境にやさしいレンタカー型カーシェアリング」の場合には、導入効果を評価する上でも必要なものであると考える。		z1200053	国土交通省	レンタカーにおける貸渡簿への走行キロ数記載規制の廃止【新規】	5056	50560195	11	(社)日本経済団体連合会	195	レンタカーにおける貸渡簿への走行キロ数記載規制の廃止【新規】	貸渡簿への走行キロ数の記載規制を廃止すべきである。		「環境にやさしいレンタカー型カーシェアリング特区」制度が創設され、その中で無人の事務所における自家用車の貸渡しが行われてきたが、無人で走行キロ数を搭載するためには、貸渡す自家用車1台ずつ全てに相当の走行キロ数管理システムを搭載する必要が生じ、初期投資が多くなるため、事業者への障壁の一つとなっている。	レンタカーにおいては、貸渡簿を備え、貸渡しの内容を的確に記録するとともに、少なくとも2年以上保存しなければならない、とされているが、この貸渡簿の記載事項として借受人の氏名又は名称及び住所や運転者の氏名、住所、運転免許の種類及び運転免許の番号などと並んで、走行キロ数があげられている。
貨物自動車運送事業法第18条第1項、貨物自動車運送事業輸送安全規則第18条第1項、貨物事業者運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について(平成15年3月10日付、国自総第510号、国自貨第118号、国自整第211号)、貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条第1項、貨物事業者運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について(平成15年3月10日付、国自総第510号、国自貨第118号、国自整第211号)	貨物事業者は営業所において、車両数に応じた運行管理者を選任しなければならないこととなっている。なお、運行管理者は営業所単位で実施することが基本となっており、運行管理者の責任意識をより明確化し、安全な運行を確保するため、運行管理者は他の営業所の運行管理者を兼務することができない。貨物事業者は支局長等から研修の通知を受けたときは、運行管理者に研修を受けさせなければならないこととなっている。なお、運行管理者に選任されている者は、最近の事故状況を踏まえ、より実践的な運行管理を行う必要があることから、運行管理者の質を維持するため少なくとも2年に1回受講させるよう事業者に通達を行っているところである。	C、C		運行管理は各事業者が責任をもって行うことが基本であり、そのための管理組織が事業毎に必要なと判断しているところである。仮に、運行管理業務を一部の営業所において他事業者に委ねてしまうことは、運転者に対する継続的な指導監督が均一に維持されなくなる。また、運行管理の責任関係や事故時の責任関係が明確にされなくなることから実施は困難である。一般講習は法令改正等の周知及び事故防止対策等の手法等の講習である。近年、事業用自動車の事故発生状況は増加傾向にあり、このような中で運送事業者は、安全・確実・迅速に輸送を行う指導を行うとともに、交通事故の発生を未然に防ぐことは必須である。運転者の輸送安全を確保するため運行管理者は常に新しい情報を講習等により入手し事故防止に活用しているところである。よって、受講間隔の延長は困難である。また、一般講習は2年に1回の受講なので貨物自動車運送事業者の過度の負担になっているとは考えられない。		z1200054	国土交通省	運行管理者制度に係る規制の緩和【新規】	5056	50560197	11	(社)日本経済団体連合会	197	運行管理者制度に係る規制の緩和【新規】	別陸運会社の別営業所であっても、管理業務が同様で、営業所が隣接している等の条件を満たしていれば、車両台数を限定して、運行管理業務を受託できる様にすべきである。運行管理者の一般講習受講期間の期間を2年に1度から4年に1度に延長すべきである。		現在、運行車両が例え1台であっても、当該車両が稼働している限り、営業所毎に所定数の運行管理者を選任しなければならない(貨物自動車運送事業法第18条)。運行管理者は、自動車事故対策機構(旧、自動車事故対策センター)が開催する一般講習を、2年間に1度受講しなければならない(貨物自動車運送事業法第13条)。運行管理者が受講に係る拘束時間が減少する。(現状、平日昼間8時間/回/2年)、運行管理者受講時に、既に運行管理者として選任されている方又は運行管理者の補助者として運行管理の業務をされている方を対象。運行管理者(前年度に実施した一般講習の未受講者)当年度中に初めて選任届出をした運行管理者の方	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項 (事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
道路法第39条	道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。 占用料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例(指定区間内の国道にあっては、政令で定める。)	b		現在、全国各地において、市町村合併に向けた合併協議会が設置され、1,760市の市町村が合併に向けた検討や手続を進めているところ。道路占用料の単価は、所在区分(甲地、乙地、丙地)毎の固定資産税評価額の平均値等を基に算出されており、市町村合併によって当該所在区分毎の平均値が変動することとなることから、市町村合併の動向により占用料単価も変動することとなる。しかしながら、道路占用料の単価の見直しは必要性は認識していることから、当該単価の見直しについての検討を進めつつ、市町村合併の動向をある程度把握するための目安となる考えられる「市町村の合併の特例に関する法律」の経過措置の期限である平成17年度末における市町村合併の状況を踏まえて結論を得る。 また、平成8年に発出された通達に規定されている「政令で定める占用料の額と均衡を失しないよう努めること」の部分については、地方自治法の改正を受けて発出された「道路法に基づく(法定受託事務の処理基準等)について(平成13年1月21日国土交通省第8号道路局長通知)」により、従前の通達等における法令に基づかない関与又は事務の義務付け等の規定の効力は失効していることから、普通地方公共団体を拘束するものではないものとなっている。 なお、指定区間内国道においては、市町村合併による所在区分の格上げに伴って継続占用物件の占用料の値上げに関し、各地方整備局等において、占用料の額を前年度の1.1倍を上限とするなどの経過措置を講じているが、指定区間内国道以外の道路において上記のような経過措置を講じるかどうかについては、道路管理者である地方公共団体の判断に委ねられている。		z1200055	国土交通省	道路占用料金の適正化[新規]	5056	50560198	11	(社)日本経済団体連合会	198	道路占用料金の適正化[新規]	2003年度が固定資産税評価額の評価額の年であったのを機に、最新の地価を反映させた(評価額後評価額にもとづいた)占用料とすべく、単価の見直しを図るべきである。 地方公共団体の市、区によっては、占用料金が政令で定める国道の占用料金に比べて著しく高い占用料金となっており、平成8年に出された通達の内容に明らかに反していることから、その見直しを図るべく、各自治体に対し、道路関係法令および通達の周知徹底を図るべきである。		現在の道路占用料単価は、地価公示価額の7割評価となった平成6年の固定資産税評価額を基に定められ、以降見直しされていないが、近年の地価(固定資産税評価額)動向は、平成6年当時と比べ、大きな乖離が生じているものと考えられる。 【参考】固定資産税評価額の推移 (円/m) 平成6年 平成12年 平成15年 変動率 全国計平均値額 8,729 5,768 4,910 43.8% 宅地平均値額 86,168 53,362 44,731 48.1% 平成6年から平成15年迄の変動率 地方自治体の占用料は、条例で定められているが、近年、国道などの占用料に比べると、著しく高額の占用料を設定している地方自治体がある。本来、道路占用料は、道路占用の適切な対価であるべきと、観点から、政令に定める占用料と均衡を失しないよう取り扱うべきである。 政府においても、天然ガス普及促進のためのパイプライン整備が重要事項とされていることから、今後の天然ガスインフラの整備促進を図るためにも、占用料金を適正に見直しすべきである。 市町村合併によって所在区分が格上げされるケースが増えきており、以前と同じ場所で継続して占用していても、所在区分の格上げに伴い占用料金が値上げとなってしまう。	道路法第39条の2(占用料の徴収)により、占用料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例で定める、ただし、(中略)全国にわたる事業で政令で定めるものについては、政令で定める基準の範囲を超えてはならないとされ、道路法施行令第19条の2(指定区間内の国道に係る占用料の額)が、指定区間内の国道に係る占用料の額を定めている。現在の道路占用料単価は、平成6年の固定資産税評価額を基にしている。 道路法施行令第19条の2(指定区間内の国道に係る占用料の額)が、指定区間内の国道に係る占用料の額を定めている。現在の道路占用料単価は、平成6年の固定資産税評価額を基にしている。 道路法施行令第19条の2(指定区間内の国道に係る占用料の額)が、指定区間内の国道に係る占用料の額を定めている。現在の道路占用料単価は、平成6年の固定資産税評価額を基にしている。
道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について	「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準(案)は、各道路管理者がそれぞれの基準を定めるに当たって参考とするための一般的な審査基準である」ところ、通達本文に記載されているとおり、地方の特殊性、工事の態様等に応じて、当該基準と異なる基準を定めることは差し支えないものであり、いわゆる承認工事の審査に当たっては、道路管理者たる地方公共団体において、それぞれ一般的な運用基準を定めつつ、歩行者の安全、円滑な交通の確保を考慮しながら、個別具体的な箇所に応じて各道路管理者が適切に対応するものであるが、安全性の確保等の観点から歩道の乗入れ幅等の適切な審査について周知徹底する。	a		「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」(平成6年9月30日付け建設省道政発第49号道路局長通達、以下「通達」という。)により示した承認工事審査基準(案)は、各道路管理者がそれぞれの基準を定めるに当たって参考とするための一般的な審査基準となっている。		z1200056	国土交通省	車両乗入れ幅に係る審査基準の徹底[新規]	5056	50560199	11	(社)日本経済団体連合会	199	車両乗入れ幅に係る審査基準の徹底[新規]	個別地域の特殊性は踏まえつつも、車両乗入れ幅が確保できているケースが見られる。その結果、以下のような安全上の不具合事例が報告されている。トレーラートラックやタンクローリー等大型車両が歩道部に乗り上げて進入せざるをえない事例。車両前方からの進入が困難なため、バックからの進入を余儀なくされ、車両と給油所施設との接触が生じた事例。道路センターラインを超えての進入を余儀なくされる事例(対面通行車との衝突事故のリスクが生じる)。幸い人身事故の報告はないが、ガソリン等可燃性危険物を取り扱うタンクローリーが給油所乗入周辺において物損事故を起せば火災・爆発事故につながる可能性があることから、安全な進入を確保し、物損事故、人身事故の危険性を低減すべく、各自治体へ通達(一般的な審査基準)の周知徹底を図るべきである。		国が示した一般的な審査基準を下回る基準を採用する地域においては、トレーラートラックやタンクローリー等大型車両の給油所への安全な進入という観点から、各自治体の行う車両出入口の乗入れ幅が確保できているケースが見られる。その結果、以下のような安全上の不具合事例が報告されている。トレーラートラックやタンクローリー等大型車両が歩道部に乗り上げて進入せざるをえない事例。車両前方からの進入が困難なため、バックからの進入を余儀なくされ、車両と給油所施設との接触が生じた事例。道路センターラインを超えての進入を余儀なくされる事例(対面通行車との衝突事故のリスクが生じる)。幸い人身事故の報告はないが、ガソリン等可燃性危険物を取り扱うタンクローリーが給油所乗入周辺において物損事故を起せば火災・爆発事故につながる可能性があることから、安全な進入を確保し、物損事故、人身事故の危険性を低減すべく、各自治体へ通達(一般的な審査基準)の周知徹底を図るべきである。	
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「専用岸壁承認願」の提出を受け、その中で最大荷役船舶の要目として載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。	b		危険物荷役を許可するに際し、審査事項である船舶の要目からGRT(総トン数)を除いても適正に審査可能であるか否かを検討し、平成16年度中に結論を出す予定。		z1200057	国土交通省	危険物積載船舶の特定港入港におけるGRT(総トン数)制限の撤廃	5056	50560203	11	(社)日本経済団体連合会	203	危険物積載船舶の特定港入港におけるGRT(総トン数)制限の撤廃	危険物積載船舶の特定港への入港時の港長の許可を受けるための規制項目から、総トン数(GRT)の制約を外すべきである。		平成16年3月の「規制改革・民間開放推進3か年計画」では、本件に関し、平成16年中に検討、結論を得ることとなっているが、以下の点を踏まえて、早急に対応すべきである。 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については、最大積載量、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る。 危険物積載船舶が特定港に入港・荷卸をする場合には、港長の許可を受けなければならない(港則法第23条)。許可を受けるための遵守事項として、全長・船中・積載重量トン数・喫水・積載量等の制限とともに総トン数(GRT: Gross Registered Tonnage)も制約事項のひとつとして運用されている。	

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
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・ビルド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を踏まえ、解撤等交付金の交付を15年間実施し収支償った時点で終了することとしている。	○		現時点で内航海運暫定措置事業を解消した場合、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、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が生じることとなる。 早期に内航海運暫定措置事業を解消するため、船舶建造に対する納付金徴収が早期に終了するよう、交付金の額(単価)を毎年逓減(事業開始時の交付金:1.5当たり11万円)現在:同8.1万円、約3割低下)させ、交付金総額の圧縮を図るとともに、事業に係る資金調達の一部に政府保証を行うことによる金利負担の軽減を行っているところである。		z1200058	国土交通省	内航海運暫定措置事業の早期解消	5056	50560205	11	(社)日本経済団体連合会	205	内航海運暫定措置事業の早期解消	暫定措置事業を早期に解消する施策を検討すべきである。		計算上は納交付金の収支の目処は立つものの、建造状況の如何によっては、同事業の解消ができないことも考えられる。 新規参入時に多額の納付金が必要となるため、コストが高くなり参入の障壁となっていること、また既存業者のリリース時も納付金の差額納付が必要とされリースの障壁となっていることから、コスト競争力のある事業者が生まれにくくなっている。 また、同事業をそのまま実施すると全船リースした場合は余剰金発生が見込まれるが、実際は、リース時に支払う納交付金差額が平成14年度以降漸増し、船舶の建造時の負担が大きくなると見込まれるため、リース建造費が確保できずに廃業する船主が多数発生し、輸送能力不足に陥る懸念がある。先の国会において審議された「海上運送活性化法案」の付帯決議の中で、「暫定措置事業の円滑かつ着実な実施」が謳われていたが、このままでは抜本的な解決にならない。	船腹調整事業の解消に伴い、平成10年5月から、内航総連が船舶を解撤する船主に解撤交付金を支払うとともに、新規に建造する船主からは建造納付金を徴収することをとする「暫定措置事業」が認可された。同事業は納交付金の収支が相償った時点で解消することとなっているが、多数の解撤に対して建造が少なく、事業解消時期の目処がたっていない。
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	船舶安全法及び船舶職員及び小型船舶操縦者法体系では、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、設備基準及び船舶職員の配乗基準を定めている。	○		船舶の構造、設備基準及び船舶職員の配乗基準は、船舶の堪航性及び人命の安全の保持を担保するため、航行区域の気象・海象の状況、運搬・救助の容易さ等を考慮し航行区域に応じて定めており、経済的理由のみにより沿海区域を拡大することは船舶の安全上不可能である。 沿海区域については、規制緩和の一環として内航船舶の輸送効率化を図る観点から、全国的に大幅に見直すため、船主、学識経験者等からなる検討会を立ち上げ、その結果を踏まえ、気象・海象の状況等を考慮し安全上問題のない海域については平成8年に拡大を実施済みである。 さらに、本州～沖縄航路等の安全上沿海区域への拡大が不可能な海域についても、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、当該海域の状況等を踏まえた安全性を検討の上、平成7年から平成13年にかけて近海区域の構造、設備基準から大幅に緩和するなど、船舶の安全性及び輸送効率化を踏まえた航行区域の規制緩和は実施済みである。また、船舶職員の配乗基準についても、平成15年12月1日に産業界関係者、学識経験者等の意向を踏まえ取りまとめられ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」を受け、上記限定近海区域に相当する区域について、近海区域の配乗基準を緩和することとし、今年度中に措置する予定である。		z1200059	国土交通省	沿海船舶航行可能海域の拡大	5056	50560206	11	(社)日本経済団体連合会	206	沿海船舶航行可能海域の拡大	沿海船舶の航行可能海域の拡大を実施し、最短距離による航行を可能とすべきである。 本州～沖縄航路において沿海船舶による航行を可能とすべきである。		海岸から20海里以内の沿海に沿ってジグザグ航海となるため、距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とし、物流効率化の妨げとなる。近海船舶の建造、または沿海船舶から限定近海船舶への改造は、船舶設備及び救命・消防設備の仕様が沿海船舶に比べ過大となり、建造費または改造費が多額となる。近海船舶及び限定近海船舶の船員の配乗は、沿海船舶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。 規制緩和により、以下の効果が見込まれる。要望海域まで沿海区域が拡大された場合の航行コスト削減効果、設備費のコスト削減効果、船員数削減による人件費の削減効果 通信設備のインフラ整備が進むなど、航海機器の発達と船舶の堪航能力アップにより、沿海においても、近海区域の航海は十分可能である。	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、「沿海資格船(沿海船)」は、沿岸から20海里までを線で囲んだ海域より遠い海域は航海できない(但し、平成8年12月に(イ)内浦湾沖、(ロ)石巻湾沖、(ハ)伊勢湾沖、(ニ)紀伊水道、(ホ)土佐湾沖、(ヘ)豊後水道湾沖、(ト)若狭湾沖の7沿海区域の境界については直線が実施済み)。なお、本州～沖縄間には「近海」海域があるため、沿海船舶の航海はできない。国際航海に従事しない船舶として、平成8年7月に新規に「限定近海船」が創設され、沖縄、八丈島、宮古～襟裳間(青森県東岸沖)の航行が可能となるとともに、近海船に比し、防火構造要件、消防設備、非常電源・電話などの安全基準が簡素化されたが、まだ一定の安全設備は具備しなければならない。
船舶安全法第5 条第1項、第10 条第1項	船舶は5年毎(一部6年毎)の定期検査とその間に簡易な中間検査を受けなければならない。	○		海上人命安全(SOLAS)条約等において、船舶検査の間隔は「主管庁の定める5年を超えない間隔」で実施すること等が定められている。一方、我が国においては、ロシアや韓国など近隣諸国への航行区域における気象・海象条件が、国内の沿岸や南西諸島の航行区域における気象・海象条件と同等であることに鑑み、内航船であっても国際条約に準拠した検査を実施することが適当である。よって、すべての内航船についてご要望にお応えすることは困難である。 なお、平穏な気象・海象条件下にある平水区域を航行する内航船については、定期検査の間隔が6年毎とされている。		z1200060	国土交通省	船舶の検査期間の延長及び検査内容の簡素化【新規】	5056	50560208	11	(社)日本経済団体連合会	208	船舶の検査期間の延長及び検査内容の簡素化【新規】	造船技術の向上、船舶機器の改善による船舶の耐久性向上に対応し、内航船舶の検査期間を定期検査6年毎、中間検査3年毎に延長すべきである。 検査内容の見直しを行い、簡素化すべきである。		船舶は5年に1回定期検査を、また定期検査と定期検査の間に中間検査を受けなければならない。 外航船には、船舶の定期検査等の検査間隔は「主管庁の定める5年を超えない間隔」にて実施することとするSOLAS条約の適用があるが、内航船に同条約の適用は無い。 参考 ア、船舶の定期検査について 1997年7月より、船舶検査証書の有効期間は4年から5年に延長された。また中間検査についても中間検査の時期に一定期間を設け、その受検の時期の弾力化が図られた。 イ、検査内容の見直し、簡素化について 推進用機関及び発電用機関については、1997年6月より、中間検査における開放検査に代えて、保守整備記録及び効力試験によることとなった。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
港則法第6条、港則法施行規則第4条	函館港、京浜港、大阪港、神戸港、門司港、長崎港、佐世保港においては、500トン以上の船舶(関門港若松区においては300トン以上)は、港長の許可のある場合又は海難を避けようとする場合を除いて日没から日出までの間は入港してはならないとしている。	b		許可が必要な船舶の基準(総トン数500トン)の緩和については、規制緩和推進3カ年計画(平成10年3月閣議決定)に盛り込まれたことから、学識経験者、海事関係者等の意見を聴取し検討を行った結果、平成13年4月23日から包括許可制度を導入したところであるが、港内交通環境の変化等に鑑み再検討を行う。		z1200061	国土交通省	夜間入港制限対象船舶の総トン数の緩和(新規)	5056	50560209	11	(社)日本経済団体連合会	209	夜間入港制限対象船舶の総トン数の緩和(新規)	入港制限の対象船舶を750総トン以上とすべきである。		安全性については、499総トン、749総トンも変わりなく、問題は無い。 夜間入港船舶の港外待機時間削減により通航効率が向上する。 平成13年4月の規制緩和で、運輸局へ事前届出にて入港が可能となっているが、毎回の事務処理が煩雑となり、事務負担が増えているため、事前届出の廃止により、事務処理業務の削減が期待できる。 <参考>(要望書P.107参照)	特定港(函館、京浜、大阪、神戸、関門、長崎、佐世保)の7港では、総トン数500トン以上(関門港若松区は300総トン以上)の船舶は、夜間(日没から日出まで)の入港が原則禁止されている。 平成13年4月23日から包括許可制度が導入され、事前届出により、入港が可能となった。港によって運用の違いはあるが、以下の条件をクリアしていれば夜間入港は可能である。 参考 夜間入港条件 関門・・・同港への入港実績(1回/半年or3回/1年) 大阪・堺・・・荷主からのお願い書(工場を停止しない為等)
港湾法第37条第1項、港湾法施行令第14条	【港湾管理者への工事・作業許可申請】 港湾区域内又は港湾隣接地域内において、占用、土砂採取等を行う者は、港湾管理者の許可を受けなければならない。 【港長への工事・作業許可申請】 港内又は境界付近において工事又は作業が行われる場合には、一定の水域が占有され、船舶交通の安全及び港内の整とんを阻害する可能性があるため、港長の許可を必要としている。	c d e		港湾法、港則法の目的、審査内容、当該事務の運用主体が異なることから、窓口の一本化は困難である。 【港湾管理者への工事・作業許可申請】 港湾法及び各港湾管理者の条例等の規定で、港長より先に手続きを行わなければならないとはならず、実態上も、港長への申請の有無に関わらず各港湾管理者において処理されている。 当該事務は自治事務に該当し、港湾管理者が、港湾の適正な管理運営を図る観点から行われているものであり、許可に当たって必要な事項は、各港の実情を踏まえて各港湾管理者が定める条例等で規定されているものである。 【港長への工事・作業許可申請】 工事・作業許可申請は港湾管理者許可を得ずとも可能である。 国土交通省オンラインシステムにおいて、工事作業許可申請の電子申請の受付は可能である。 当該工事が船舶交通及び港内の整とんを阻害するかどうかは港内の状況等により異なるため、軽微な海上作業の基準を策定し、一律に不要とすることは困難である。		z1200062	国土交通省	港湾関係工事手続の合理化(新規)	5056	50560210	11	(社)日本経済団体連合会	210	港湾関係工事手続の合理化(新規)	港湾関係工事の届出窓口を一本化すべきである。 申請書類の締切日を1ヶ月前程度(60日)に短縮させ、さらに電子申請等の導入により届出業務を簡素化すべきである。 届出対象工事を明確にし、例えば次のような軽微な海上作業の届出は不要とする等の合理化を図るべきである。 既設設備上あるいは小型船舶による簡易作業(目視確認、測量)程度の工事 工事期間が7日程度以内の工事 海上汚染、落下等の恐れのない工事		港湾区域内で工事を行う際、工事発注者と受注者は、同内容の工事許可申請資料を異なる様式で作成し、港湾管理者(港湾事務所)と海上保安庁(海上保安部)へそれぞれ届け出なければならない(※届出資料のボリュームとしては1案件作成につき、1内容×1-2週間(内容・規模により違いがある。))。また、先に港湾管理者の許可を得てから海上保安部の許可を受けなければならないため、両者の許可を得るまでに60日程度さらに電子申請等が導入されれば、届出に要する人件費あるいは業務委託費を削減できる。 工事内容によっては、届出先が追加され、異なる申請書類を作成することが必要となる場合がある。(例えば、浚渫作業では埠頭公社建設発生士受入事務所、埠頭事務所、航行安全管理事務所が追加される。) 届出対象となる工事の範囲が明確ではないため、軽微な海上作業も含めて全て届け出なければならない。	
危険物船舶運送及び貯蔵規則第113条	危険物の容器については、破損等により重大な事故につながる可能性があるため、地方運輸局長等は登録検査機関による検査を義務付けられている。検査は、登録検査機関である(財)日本船用品検定協会が実施している。	d		危険物容器の検査において、1年間の検査有効期間という概念はなく、登録検査機関である(財)日本船用品検定協会が1年毎に製品毎の生産方法や品質管理などに関する検査を実施しているものであり、安全性を確保するために必要な間隔であると考えている。 また、同協会が定める手数料は、一定期間に製造される危険物容器の種類と量に応じて、検査を実施するために必要な費用をもとに計算されているところであり、最近では平成16年1月に関係業界に説明を行い同意を得た上で改定されているところである。 さらに、危険物容器検査証の交付については、新たに業務支援システムの導入による電子化を行っており、検査終了後、概ね一週間以内に対応しているところである。 なお、払い戻しについては、申請に当たって申請者と同協会の間で十分な事前調整を行うことにより払い戻しが生じないようにすることが可能であり、同協会に対してその旨指導して参りたい。		z1200063	国土交通省	危険物容器検査及び手数料徴収の方法の見直し	5056	50560211	11	(社)日本経済団体連合会	211	危険物容器検査及び手数料徴収の方法の見直し(新規)	検査有効期間を延長すべきである。 検査手数料の設定根拠(何のために徴収するのか)を明確化し、透明性の高い手数料体系に見直すべきである。例えば、申請型式当りの検査料又は一回の検査料体系のもとで、出荷実績にもとづいた実績払いとするのが合理的である。		1年以内に危険物容器に変更があるケースは少なく、検査有効期間を延長しても問題ない。 検査手数料の設定根拠が明確でなく、申請個数に応じた手数料体系ではなく、検査内容に応じた手数料体系とするが、検査が検査個数に殆ど関係ない場合は、検査回数や検査日数に応じた定額の手数料体系とした方が合理的である。 現在は、検査申請個数に応じた手数料が25,000円未満/回の場合には25,000円が最低料金)及び欲費相当額(交通費、日当、宿泊費等)を前払いしなければならない1年間の使用個数が検査申請個数に満たない場合でも、前払いした費用の払い戻しはされない。 検査申請から検査証交付までに最低でも2週間以上を要する。	危険物を船舶運送するとき使う容器(危険物容器)については、地方運輸局長または(財)日本船用品検定協会が検査(性能試験及び工場検査)を行うこととなっており、危険物の種類に応じて必要な強度を確保していなければならない。 この検査は、1年間または検査申請時に申請した個数を製造終了したときのいずれか早い時期までに行うこととされている(1年のうち申請個数を超過して容器を使用するときは、再び検査申請を行い検査を受けなければならない)。 検査申請個数に応じて検査手数料(検査手数料は容器100個当たり284円・手数料が25,000円未満/回の場合には25,000円が最低料金)及び欲費相当額(交通費、日当、宿泊費等)を前払いしなければならない1年間の使用個数が検査申請個数に満たない場合でも、前払いした費用の払い戻しはされない。 検査申請から検査証交付までに最低でも2週間以上を要する。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
危険物船舶運送及び貯蔵規則第113条	危険物の容器については、破損等により重大な事故につながる可能性があるため、地方運輸局長又は登録検査機関による検査が義務付けられている。検査は、登録検査機関である(財)日本船用品検定協会が実施している。	d		危険物容器の検査において1年間の検査有効期間という概念はなく、登録検査機関である(財)日本船用品検定協会が1年毎に製品毎の生産方法や品質管理などに関する検査を実施しているものであり、安全性を確保するために必要な間隔であると考えている。 また、同協会が定める手数料は、一定期間に製造される危険物容器の種類と量に応じて、検査を実施するために必要な費用をもとに計算されているところであり、最近では平成16年1月に関係業界に説明を行い同意を得た上で改定されているところである。 さらに、危険物容器検査証の交付については、新たに業務支援システムの導入による電子化を行っており、検査終了後、概ね一週間以内に対応しているところである。 なお、払い戻しについては、申請に当たって申請者と同協会の間で十分な事前調整を行うことにより払い戻しが生じないようにすることが可能であり、同協会に対してその旨指導して参りたい。		z1200063	国土交通省	危険物容器検査及び手数料徴収の方法の見直し	5061	50610018	11	社団法人 日本自動車工業会	18	危険物容器検査及び手数料徴収の方法の見直し	検査期間を延長してほしい。 この検査は、1年間または検査申請時に申請した個数を製造終了したときのいずれか早い時期までに行うこととされている(1年のうちに申請個数を超えて容器を使用するときは、再び検査申請を行い検査を受けなければならない)。 検査申請個数に応じて検査手数料(検査手数料は容器100個当たり284円・手数料が25,000円未満/回の場合は25,000円が最低料金)及び旅費相当額(交通費、日当、宿泊費等)を前払いしなければならない。1年間の使用個数が検査申請個数に満たない場合でも、前払いした費用の払い戻しはされない。 検査申請から検査証交付までに最低でも2週間以上を要する。	危険物を出荷するときに使う容器(危険物容器)については、地方運輸局または(財)日本船用品検定協会が検査(性能試験及び工場検査)を行うこととなっており、危険物の種類に応じて必要な強度を確保しなければならない。 1年以内に危険物容器に変更があるケースは少なく、検査期間を延長しても問題ないと思われる。 検査手数料の設定根拠は明らかになされていない。仮に検査手数料が検査の人員費であれば、一定額を徴収すべきであり、検査申請個数に応じて料金設定すべきではない。また検査手数料は前払いしか認められず、使用実績が全く考慮されないことは納得がいかない。		
航空法第104条、航空法施行規則第213条、第214条、運航規程審査要領	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が、当該国際標準では航空運送事業の航空機の最大離陸重量5.7t(回転翼機にあっては9.08t)で安全基準の区分けがなされている。したがって、国際標準との整合性を維持する観点から、運航基準の区分を含めた安全規制の見直しを行うことは困難。		z1200064	国土交通省	中型航空機の事業運航基準の見直し	5056	50560212	11	(社)日本経済団体連合会	212	中型航空機の事業運航基準の見直し	事業運航基準を飛行機の重量・座席数・運航目的等によって細分化し、より運航実態に則したものとすべきである。	中型機には、あまりにも過大な事業運航基準を要求され、実態にそぐわない。 2000年の法改正により、不定期航空運送事業がなくなり、航空運送事業に統一されたため、5.7t以上の旅客機については、大型旅客機が中型ビジネスジェット機かを問わず、同一の基準が適用されている。 シカゴ条約附属書に定める国際標準に航空機の最大離陸重量5.7tで安全基準の区分けがなされている。	2000年の法改正により、不定期航空運送事業がなくなり、航空運送事業に統一されたため、5.7t以上の旅客機については、大型旅客機が中型ビジネスジェット機かを問わず、同一の基準が適用されている。 シカゴ条約附属書に定める国際標準に航空機の最大離陸重量5.7tで安全基準の区分けがなされている。	
航行援助施設利用料に関する告示	我が国の航行援助施設利用料(以下「航援料」という。)は、我が国が担当する北西太平洋上空を含む飛行情報区(FIR)を航空機が安全かつ効率的に航行するために必要な航行援助サービスの対価として利用者から徴収しているものであり、国際民間航空条約(シカゴ条約)及び国際民間航空機関(ICAO)の理事会声明等、国際的に認められた徴収原則に準拠し、かつ国際的な利用者との協議を経た上で創設されたものである。	e		航行援助施設利用料は、航行援助サービスの対価として徴収しているものであること、国が一方的に決めていくものでなく、国際航空運送協会(IATA)と協議をして設定されたものであることから、規制改革の問題として論じるべきものではない。 なお、当該航援料は、航空機の重量に関係なく同じ内容の航行援助サービスが提供されていることから一律としているものであり、航行援助サービスに見合った適切なものと考えている。 米国は、米国内に着陸する場合には航空機から航援料を徴収していないが、今後、上空通過機からは航援料を徴収する予定である。一方で、その一部を航行援助サービスの経費に充てるため、旅客から通行税を徴収している。		z1200065	国土交通省	航空機の航行援助施設利用料の見直し[新規]	5056	50560213	11	(社)日本経済団体連合会	213	航空機の航行援助施設利用料の見直し[新規]	15t以上100t未満の重量カテゴリーを細分化し、きめ細かい料金設定をすべきである。	30tクラスの中型航空機への負担が大き過ぎる。 座席数の少ないビジネスジェット機の航行援助施設利用料の利用者負担を軽減し、需要の拡大を図る必要がある。 シカゴ条約やICAOの理事会声明などの徴収原則には、重量カテゴリーまでの取り決めはなく、各国できめ細かい料金設定は可能である。 米国等に於いては、航行援助施設利用料は一切徴収していない。	国際運航の航行援助施設利用料は、15t未満120円/回、15-100t未満180,000円/回となっており、最大離陸重量15t以上-100t未満が一貫基準となっている。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
原子力災害対策特別措置法施行規則第9条及び第21条	A型輸送物、IP-2型輸送物、IP-3型輸送物については、放射線量の観点から、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、放射性物質の漏えいについても通報基準を定めている。	c		原子力災害対策特別措置法に定める原子力緊急事態のうち、事業所外運搬に係るものは、放射性物質の漏えいに関するものほか、放射性物質の漏えいに関するものがある。放射性物質の漏えいの観点からは、原子力災害対策特別措置法施行規則第21条第2号において、A2値の放射性物質が容器から漏えい又は漏えいする蓋然性が高い状態にあることを原子力緊急事態に該当する事象としている。これに関し、A型輸送物については、収納している放射性物質の量がA2値以下であることから原子力緊急事態にはなり得ず、また、IP-2型、IP-3型輸送物については、A2値以上収納されている放射性物質が一定以上の被ばくを受けられないような収納物であることから、施行規則第21条第2号において原子力緊急事態の対象から除外されていること。一方、放射線量の観点からは、原子力災害対策特別措置法施行令第6条第3項第3号において、輸送容器の型によらず、容器から1メートル離れた場所において、10mSv/h以上の放射線量が測定された場合を原子力緊急事態に該当する事象としている。つまり、A型輸送物、IP-2型輸送物、IP-3型輸送物のいずれについても、事故等の状況によっては原子力緊急事態になり得ると想定されており、この観点から、これらの輸送物に関し放射性物質の漏えいに関する通報基準を定めることは原子力災害対策特別措置法の目的を超えるものではない。		z1200066	文部科学省、経済産業省、国土交通省	使用済み燃料輸送容器等の事業所外運搬時の原子力災害対策特別措置法による通報義務の適用除外	5056	50560222	11	(社)日本経済団体連合会	222	使用済み燃料輸送容器等の事業所外運搬時の原子力災害対策特別措置法による通報義務の適用除外	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型輸送物と原子力災害対策特別措置法施行規則第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(IP-2型輸送物及びIP-3型輸送物)の運搬についても、L型とIP-1型輸送物と同様に、原子力災害対策特別措置法第10条の通報対象から除外すべきである。		原子力緊急事態(原子力災害対策特別措置法の第15条で定義)に至る恐れのない、低レベル放射性廃棄物や中の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、原子力災害対策特別措置法第10条に基づく関係機関への通報が義務付けられている。特に、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あっても、通報をすることとなっている。	
都市公園法第7条、都市公園法施行令第12条、第16条	都市公園法の地下に都市公園法施行令第12条第2号の2に規定する変電所を設置する場合、地下に設け、変電所頂部と地面との距離は、原則として3メートル以下としないうことと規定されている。	c		公園施設以外の都市公園の占用については、公共性の強いもの、公園の機能との関連を有するものや公園のオープンスペースとしての特性を生かしたもの等の必要やむをえないものに限って認められており、変電所については地下に設け、変電所頂部と地面との距離は、原則として3メートル以下としないうことと条件を満たす場合には占用が認められる。22(33)キロボルト配電用変圧器については、こうした公園のオープンスペースとしての機能や占用許可が可能なものが公園機能と関連の深いもの等に限定されていること等に照らし、たとえ規模が小さくとも、地上に設置することは難しいと考える。また、子供を始めとした一般の用に広く供する公園の地上に22(33)キロボルトの変圧器を設けることについては、安全性の確保上懸念が生じ、適切ではないと考える。		z1200068	国土交通省	都市公園における22(33)キロボルト配電用変圧器の地上設置の容認	5056	50560225	11	(社)日本経済団体連合会	225	都市公園における22(33)キロボルト配電用変圧器の地上設置の容認	都市公園における22(33)キロボルト配電用変圧器の地上設置を認めるべきである。		都市公園法第7条では、「工作物その他の物件又は施設の都市公園への占用が、公衆のその利用に著しい支障を及ぼさないと認められるものであつて、政令で定める技術的基準に適合する場合に限っては許可を与えることができる」となっており、22(33)キロボルト配電用変圧器は、占有面積は約4㎡と非常にコンパクトであり、かつ電気設備の技術基準に基づいて設置されており安全性も担保される(現に、不特定多数が往来する場所にも設置されている)。したがって、必ずしも、保安上、地下設置の必要性はない。また、都市公園法施行令第12条で、公園への地上占用が認められている派出所(30㎡以内)、天体、気象又は土地観測用施設(10㎡以内)に加え、占用に関する制限として、地下に設けること、変電所頂部と地面との距離が原則として3メートル以下としないうこと、が定められている。	
気象業務法(昭和27年法律第165号)第31条 気象測器検定期間(平成14年国土交通省令第25号)第15条	気象の観測は原則自由であるが、その成果を発表するための観測、災害の防止に利用するための観測、電気事業の運営に利用するための観測等を行う者は、正確な観測の実施及び観測方法の統一性確保のため、一定の構造及び性能を有する必要がある気象測器について、気象庁長官の登録を受けた者が行う検定に合格したものを使用しなければならない。検定の有効期限は原則として無期限であるが、その構造、使用条件、使用状況等からみて一定期間使用することにより精度が低下するおそれのある電気式気圧計等12種類の気象測器については、検定の有効期限を定めている。	b		要望項目の「電気事業の運営に利用するための気象の観測」に用いる気象測器の検定有効期間の見直しについては、その理由として、省令で検定の有効期限が設定されている気象測器についても、観測機器の性能が向上したこと、また、事業者が実施する点検で校正することによって、事業者が要求する観測精度を十分担保できること、が挙げられている。省令に規定する検定の有効期間は、実際の使用状況、検定等の実績に基づいて定められているものであり、平成14年にもパブリックコメントを経て見直しを行ったところである。また、製造技術や使用実態の変化に応じて、広く測器使用者その他一般の見見も踏まえて適宜検討してきており、今回の要望の詳細を把握したうえで、改正の必要が認められれば、省令改正(パブリック・コメント手続を含め3月程度)による対応を検討したい。		z1200069	国土交通省	「電気事業の運営に利用するための気象の観測」に用いる気象測器の検定有効期間の見直し	5056	50560229	11	(社)日本経済団体連合会	229	「電気事業の運営に利用するための気象の観測」に用いる気象測器の検定有効期間の見直し	気象測器検定期間の第15条において、指定する機器については「検定の有効期間」が設定されているが、定期的な点検により校正を実施していれば、検定の有効期間を設けないこととすべきである。		電気事業の運営に利用するための気象の観測装置は、気象業務法において設置の届出が必要であり、省令で指定する機器については、定められた精度(5年に1回程度)の検定が義務付けられている。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
建築基準法第2条第1号、建築基準法第37条	建築基準法は、国民の生命、財産等を保護するため、建築物について、安全上、防火上等の観点から、その敷地、構造及び用途等に関する最低基準を定めている。	c		建築基準法は、国民の生命、財産等を保護するという観点から、建築物の敷地、構造及び用途等に関する最低の基準を定めているものである。したがって、ご要望に係る農業用温室についても、当該建築物の所有者の財産保護、作業従事者の人命の安全確保や周辺への延焼防止の観点から、建築物として構造や防火避難等に係る最低基準への適合性について確認する必要があるものであり、ご要望の提案の実現は困難である。なお、農業用温室が建築物に該当するか否かについては、屋根、壁等を有するか否か、その構造、機能等の実態を総合的に勘案して判断されるものである。		z1200070	国土交通省	農業用ガラス温室の建設に係る適用基準の緩和	5056	50560247	11	(社)日本経済団体連合会	247	農業用ガラス温室の建設に係る適用基準の緩和	少なくとも農地に建てられる農業用ガラス温室については、大規模のものであっても、建築基準法(第2条第1項、第37条)が適用されないことを明確にすべきである。 仮に建築基準法が適用されるのであれば、建築基準法において、一般の建築物とは別に農業用ガラス温室向けの基準を定めるべきである。		農業用ガラス温室は、最近の行政判断としては建築物として取り扱われている。しかし、適用法規である建築基準法には、農業用ガラス温室を想定した基準が設けられておらず、一般の建物に関する基準(建築基準法第2条第1号、第37条)が適用される可能性がある。本件につき国土交通省からは、「建築基準法は、国民の生命、財産等を保護するため、安全上及び防火上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の敷地、構造及び用途等に関する最低基準を定めているものである。したがって、ご要望に係る農業用温室についても、当該建築物の所有者の財産保護、作業従事者の人命の安全確保や周辺への延焼防止の観点から、建築物として構造や防火避難等に係る最低基準への適合性について確認する必要があるものであり、ご要望の提案の実現は困難」との見解が示された。なお、最近の行政判断では、ガラスを使用しない農業用温室については、建築物ではない、という取り扱いになっている。	
建設業法第2条第1項、建設業法第2条第1項の別表の上欄に掲げる建設工事の内容(昭和47年建設省告示第350号)	建設工事の完成を請け負う営業を行おうとする者は建設業法に基づき建設業の許可を取得しなければならないこととされている。	d		建設業法第2条第1項の別表の上欄に掲げる建設工事の内容(昭和47年3月8日建設省告示第351号)において、当該工事のように給排水のための設備を設置する工事については、「管工事」に該当する旨、既に明示しているところ。		z1200071	国土交通省	農業用設備の設置に係る適用基準の緩和[新規]	5056	50560248	11	(社)日本経済団体連合会	248	農業用設備の設置に係る適用基準の緩和[新規]	灌水設備工事が、建設業法上の「建設工事」に該当するか否かを明確にすべきである。現状は、日本の作業員が施工に携わっているが、当該システムを熟知していないため作業の効率が悪く、危険性が高い。コストも高くなり、その結果、消費者に安価な農産物を提供することが出来ない。 オランダの農業用温室は、現在、世界の最先端の技術を備えたシステムである。この温室の施工には専用の施工機械・工具が使われる等、高度に専門的な作業が必要であり、施工も含めた一時的なシステムとして完成している。よって、これを導入する際には、施工も含めて専用の体制で取り組むことができるようにすべきである。		農業用設備の内、灌水設備(作物に水や肥料を施すための設備)の設置は、建設業法第2条第1項に定める建設工事に該当するかどうか明らかでない。 海外の温室システムの一式導入は、建屋や暖房設備の施工等があるため、一般的には「建設工事」とみなされており、施工者は建設業許可の取得が必要となる。よって、海外の専門の作業員による施工を行うことができない。	
建築動態統計調査規則第7条、第11条	全国における着工建築物のうち、住宅の着工状況(戸数、床面積)を月ごとに、構造、建て方、利用関係、資金別等に分類し、集計したもの。毎月、都道府県から調査表を収集、翌月末までに集計し、公表している。	c		住宅着工統計については、民間等への開放が可能な作業について、現在既に外注を実施しているところである。 また、電子化については、現時点で可能な部分については電子化が導入されているところであり、今後、現状の作業の流れ(フロー)の中で、電子化されていない部分については電子化を導入したとしても作業時間の短縮には寄与せず、公表時期の半月程度の前倒しの実現は困難である。		z1200072	国土交通省	住宅着工統計公表時期の前倒し[新規]	5056	50560249	11	(社)日本経済団体連合会	249	住宅着工統計公表時期の前倒し[新規]	集計作業の電子化や民間開放等により、集計作業の一層の効率化をはかり、住宅着工統計の公表時期を半月程度、前倒しすべきである。		市場動向や市場における自社の位置付けを把握するためには、住宅着工統計のより迅速な集計・公表が望まれる。 規則上、各都道府県知事から国土交通大臣への調査票の提出締切は翌月13日、集計作業の一層の効率化をはかり、住宅着工統計の公表時期を半月程度、前倒しすべきである。	住宅着工統計は、国土交通大臣が都道府県の建築主事等経由で調査票を収集し、毎月分について翌月末までに集計を行ない、公表している。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
高齢者の居住の安定確保に関する法律	高齢者の入居を拒否しない賃貸住宅を貸主が登録し、その情報を広く高齢者に提供するための体制を整備。(都道府県知事又はその指定した機関が実施)	d		「高齢者の居住の安定確保に関する法律」は、高齢者の居住の安定の確保を目的として高齢者の円滑な入居を促進するための賃貸住宅の登録制度を設けているものであり、障害者、外国人、母子家庭等の住宅困窮者については、同法の趣旨とは異なるため同法に基づく登録制度の対象に追加することはできない。 ただし、地方公共団体が独自に登録・閲覧制度を設けることは可能である。		z1200073	国土交通省	住宅困窮者円滑入居賃貸住宅の登録・閲覧制度	5057	50570004	11	長野県	4	住宅困窮者円滑入居賃貸住宅の登録・閲覧制度	住宅困窮者のうち、高齢者については、「高齢者の居住の安定確保に関する法律」に基づき、高齢者円滑入居賃貸住宅の登録・閲覧制度により、賃貸住宅に関する情報提供がなされている。しかし、障害者、外国人、母子家庭等の住宅困窮者については、同様の制度がないため、高齢者円滑入居賃貸住宅の登録・閲覧制度における登録事項に、他の住宅困窮者に係る事項を自治体独自で追加できるようにする。	高齢者円滑入居賃貸住宅登録簿に、自治体独自の判断で住宅困窮者に係る事項を付け加え、高齢者以外の住宅困窮者にも情報提供を行う。	高齢者以外にも、賃貸住宅への入居を一律に拒まれる住宅困窮者がおり、賃貸住宅に係る情報提供の必要性があることから、高齢者への情報提供と併せて実施できるようにしたい。	
高齢者の居住の安定確保に関する法律	高齢者円滑入居賃貸住宅に登録された賃貸住宅を対象とする滞納家賃の債務保証を高齢者居住支援センター(指定された法人)が実施し、大家の不安を解消。	f		「高齢者の居住の安定確保に関する法律」は、高齢者の居住の安定の確保を目的として高齢者の円滑な入居を促進するための家賃債務保証制度を設けているものであり、障害者、外国人、母子家庭等の住宅困窮者については、同法の趣旨とは異なるため同法に基づく家賃債務保証制度の対象に追加することはできない。 また、新たな家賃債務保証制度の創設には、新たな財政措置が必要となる。		z1200074	国土交通省	住宅困窮者円滑入居賃貸住宅に係る家賃債務保証	5057	50570005	11	長野県	5	住宅困窮者円滑入居賃貸住宅に係る家賃債務保証	「高齢者の居住の安定確保に関する法律」に基づき高齢者居住支援センターが実施する家賃債務保証制度において、対象となる入居者の要件を拡大し、住宅困窮者円滑入居賃貸住宅に入居する住宅困窮者のうち一定の者を対象とすることができるようになる。	住宅困窮者円滑入居賃貸住宅に登録する賃貸住宅の貸主の不安を解消するため、高齢者円滑入居賃貸住宅と同様の家賃債務保証制度を利用できるようにする。	住宅困窮者円滑入居賃貸住宅制度を実施するものとするためには、高齢者円滑入居賃貸住宅と同様、制度に協力する賃貸人が家賃債務保証制度を利用できるようにし、賃貸人の不安を解消する必要があるため。	
道路運送車両法第22条	現在、運輸支局等の窓口において、登録事項等証明書交付請求者に対する運転免許証等による本人確認を行っており、加えて監視カメラも設置し、防犯対策をしているところである。	b(一部実施済み)		「国際組織犯罪等対策に係る今後の取組み(平成13年8月29日 国際組織犯罪等対策推進本部決定)」に基づき、運輸支局及び自動車検査登録事務所においては、交付に当たって申請者又は申請代理人について、運転免許証、パスポート、保険証等により身分を明らかにできる書面の提示を求めるとし、提示の拒否等その言動等から不審と認められる場合は、所轄警察に直ちに通報し対応について相談することとしており、こうした対策によって相当程度、不正な証明書の取得防止が図られているものと考えられる。		z1200076	国土交通省、警察庁	盗難自動車対策の強化	5060	50600006	21	(社)日本損害保険協会	6	盗難自動車対策の強化	2025年(前年)の自動車盗難件数は64,000件を数え、ここ3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、自動車盗難に関する支払保険金は毎年600億円弱に達し、経済的な面からも深刻な社会問題となっている。 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、関係官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、不正輸出防止対策など様々な対策が取られつつある。こうした対策の実効性をさらに上げるために、法整備、イモビライザの普及促進等に加え、以下のような制度の見直し等を図ることが必要である。 登録事項等証明書交付請求者等の本人確認の強化(偽造書類の発見方法の確立、本人確認書類のコピー保存および窓口への監視カメラの設置) インターネットオークションにおける盗難自動車の流通防止(古物営業法21条の3の申告義務違反に対する行政処分の制度化) 政府において決定されている「犯罪に強い社会の実現のための行動計画(平成15年12月 犯罪対策閣僚会議)」において、重点課題とされている自動車盗難関連事項について、可能な限り数値目標化するとともに、自動車盗難年間台数について数値目標を設けていただきたい。 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、関係官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、不正輸出防止対策など様々な対策が取られつつある。こうした対策の実効性をさらに上げるために、法整備、イモビライザの普及促進等に加え、以下のような制度の見直し等を図ることが必要である。 登録事項等証明書交付請求者等の本人確認の強化(偽造書類の発見方法の確立、本人確認書類のコピー保存および窓口への監視カメラの設置) インターネットオークションにおける盗難自動車の流通防止(古物営業法21条の3の申告義務違反に対する行政処分の制度化) 政府において決定されている「犯罪に強い社会の実現のための行動計画(平成15年12月 犯罪対策閣僚会議)」において、重点課題とされている自動車盗難関連事項について、可能な限り数値目標化するとともに、自動車盗難年間台数について数値目標を設けていただきたい。 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、関係官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、不正輸出防止対策など様々な対策が取られつつある。こうした対策の実効性をさらに上げるために、法整備、イモビライザの普及促進等に加え、以下のような制度の見直し等を図ることが必要である。 登録事項等証明書交付請求者等の本人確認の強化(偽造書類の発見方法の確立、本人確認書類のコピー保存および窓口への監視カメラの設置) インターネットオークションにおける盗難自動車の流通防止(古物営業法21条の3の申告義務違反に対する行政処分の制度化) 政府において決定されている「犯罪に強い社会の実現のための行動計画(平成15年12月 犯罪対策閣僚会議)」において、重点課題とされている自動車盗難関連事項について、可能な限り数値目標化するとともに、自動車盗難年間台数について数値目標を設けていただきたい。	これら盗難防止対策を施すことにより、自動車盗難件数が減少すれば社会的損失の低減に大きく寄与することになる。(定量的評価は困難であるが、03年度の自動車盗難保険金は約583億円であり、車両保険の普及率35%で単純に計算すると日本全体でおよそ1,600億円の被害と推定できる。仮に被害が1%削減された場合でも、約16億円の効果となる。)	(要望理由より続き) 登録事項等証明書の交付請求者、自動車検査証再交付申請者等の本人確認のため、交付請求者に対し、ア.運転免許証、イ.被用者保険証、国民健康保険被保険者証、ウ.パスポート、外国人登録証明書、エ.顔写真付き身分証明書。いずれかの提示が求められているが、窃盗団は巧妙な偽造証明書等で不正に登録事項等証明書等を取寄せ、盗難のない定めた自動車の保管場所へ持ち出しに利用している可能性がある。チェック機能を強化する手段として、本人確認書類のコード印刷あり全窓口への監視カメラの設置等について、具体的に検討いただきたい。 インターネットオークションに、書類や車台番号のない自動車が出店されており、盗難車流通経路の一つとなっている。自主規制的なものではなく強制的に盗難車を流通させないような手段を講じさせるため、オークション事業者の申告義務違反に対する罰則を強化していただきたい。 経済財政運営と構造改革に関する基本方針2004(平成16年6月10日閣議決定)において、「偽造品について(中略)成果目標を可能な限り数値化した(以下略)」とされている。	

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
自動車損害賠償保障法第7条第2項、第8条	保険契約者は、自動車損害賠償責任保険証明書の記載事項について変更があったときは、自動車損害賠償責任保険証明書にその変更についての記入を受けなければならない。当該証明書を書き換えなければならない。自動車は運行の用に供してはならない。	C		自動車は、自動車損害賠償保障法に基づく責任保険の締結義務を履行しているか否かの確認を容易にする等の理由から自動車損害賠償責任保険証明書を備え付けなければならないこととしているが、証明書である限りは、一般的に、一枚の形態で証明内容がわかりやすく表示されているものをいうものと考えている。		z1200077	国土交通省	自賠責保険異動処理手続の柔軟化	5060	50600016	11	(社)日本損害保険協会	16	自賠責保険異動処理手続の柔軟化	異動申請を受けた場合、保険証明書に直接異動事項を記載するのではなく、後日異動承認書を交付することを可能として欲しい(契約者はオリジナルの証明書と当該異動承認書を携行する)。	契約者は異動処理期間中でも車両の運行が可能となり、利便性を高めることができる。	異動処理の際、自賠責保険では証明書本紙を必要としているが、他の保険と同様に本紙なしでの処理を可能にしたい。	
自動車損害賠償保障法第20条の2第1項第3号	自賠責保険は、強制保険であるため、無保険車の発生を防止するため、その解約は一定の場合にのみ認められ、重複契約の場合、当該自動車について他に終期が当該自動車保険契約と同一あるいは遅い自賠責保険が締結されている場合に解約できる。	d		重複契約解約規定の趣旨は、終期の到来が遅い方を解約できるとすると、自動車損害賠償保障法第9条との関係により、無保険車が発生する可能性が生じるため、これを防止するものである。自動車損害賠償責任保険の契約締結時に、各保険会社間で契約状況に係る情報の共有化を図る、または、保険会社において、保険契約者に対して、他に当該保険契約を締結しようする者に当該保険契約を締結する旨を通知する等の要請を行えば、重複契約の発生は未然に防げると考える。		z1200078	国土交通省	自賠責保険重複契約解約規定の緩和	5060	50600017	11	(社)日本損害保険協会	17	自賠責保険重複契約解約規定の緩和	当該契約の終期にかかわらず、他の契約の終期が車検満了日より遅ければ、当該契約を解約できることとして欲しい。また、原付、軽等の車検の無い車両は、いずれの契約でも解約できることとして欲しい。	契約者意思による選択肢が増えるため、利便性を高めることができる。	契約者が終期の遅いほうの契約を解約することを希望するケースがある。また、車検のある車両の場合、解約されない自賠責保険の終期が車検期間満了日より遅いことが前提なので、車検制度との関係上も問題がない。	
道路交通法第57条、道路交通法施行令第22条、道路法第47条の2、車両制限令第3条 【あじさい月間あり】	【道路交通法】 【車両制限令】車両の一般的制限値は、道路管理者が高さについて指定した道路については4.1メートル、それ以外の道路については3.8メートル。	a		【道路交通法関係】 【車両制限令関係】 平成16年2月に車両制限令の改正を行い、一律3.8メートルとされていた車両の制限について、道路管理者が指定した道路については4.1メートルまで引き上げる措置をしたところであり、業界等からの要望を踏まえ、3月には全国で延長約3万2千kmの指定を行ったところである。 今年度についても、物流の効率化を図るため、業界等から要望のあった約1千kmの道路について、現在、各道路管理者が上空障害の有無等の調査を実施しているところであり、この調査結果を踏まえ、各道路管理者による指定の手続きを行い、車両4.1メートルの自動車が行き通る道路が新たに指定され、指定道路の拡充が図られる予定である。		z1200079	国土交通省、 警察庁	高さ指定道路の拡充	5061	50610016	11	社団法人 日本自動車工業会	16	車両規制緩和による高さ4.1m走行ルートの更なる拡充	今後とも、4.1m走行ルートの更なる拡充をお願いしたい。	本年3月の道路交通法施行令及び車両制限令改正により、都道府県公安委員会又は、道路管理者が指定する道路については、高さ4.1mの車両の自由走行が認められ、昨年度、海上コンテナ特認ルートにおいても、積載車両・トレーラーの積載効率を高める為に、高さ4.1mルートの更なる拡充が必要。	昨今のユーザーニーズの多様化により、RV車及び大型車の出荷量は年々増加しており、セダンタイプも含めて背高・大容量化傾向にある。同時に、車両輸送分野においても、積載車両・トレーラーの積載効率を高める為に、高さ4.1mルートの更なる拡充が必要。	平成14年度の再要望

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
<p>道路交通法第57条、道路交通法施行令第22条、道路法第47条、道路法第47条の2、車両制限令第3条</p> <p>【あじさい月間あり】</p>	<p>【道路交通法】</p> <p>【車両制限令】車高の一般的制限値は、道路管理者が高さについて指定した道路については4.1メートル、それ以外の道路については3.8メートル。</p>	a		<p>【道路交通法関係】</p> <p>【車両制限令関係】</p> <p>平成16年2月に車両制限令の改正を行い、一律3.8メートルとされていた車高の制限について、道路管理者が指定した道路については4.1メートルまで引き上げる措置をしたところであり、業界等からの要望を踏まえ、3月には全国で延長約3万2千kmの指定を行ったところである。</p> <p>今年度についても、物流の効率化を図るため、業界等から要望のあった約1千kmの道路について、現在、各道路管理者が上空障害の有無等の調査を実施しているところであり、この調査結果を踏まえ、各道路管理者による指定の手続きを行い、車高4.1メートルの自動車が行き可能な道路が新たに指定され、指定道路の拡充が図られる予定である。</p>		z1200079	警察庁、国土交通省	高さ指定道路の拡充	5100	51000004	11	(社)全日本トラック協会	4	高さ指定道路の延長拡充について	高さ指定道路の延長拡充について	指定道路については、4.1mまで	平成16年3月22日付車両制限令改正により、主に今までの国際海上コンテナ陸上輸送に係る通行指定道路(約2600ルート)が「高さ指定道路」として公表され、国際海上コンテナ車高以外の車両についても通行が可能となった。しかし、新たに9フィート6インチ国際海上コンテナを取り扱う港が増えており、国際海上コンテナ陸送業者からは、更なる「高さ指定道路」の延長が求められている。また、新たな輸送ニーズの開拓に繋がるとして、他の陸送業者も同様に延長を求めていることから、「高さ指定道路」の延長・拡充を図りたい。	
<p>貨物自動車運送事業法第4条第1項、第3項</p> <p>貨物自動車運送事業法施行規則第2条第3項</p> <p>通達(平15.2.14国自貨77)</p> <p>「一般貨物自動車運送事業及び特定自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請などの処理について」1(2)と4(2)</p>	<p>一般貨物自動車運送事業を営む場合、その営業所には事業用自動車を最低5台以上の配置が必要(許認可の条件)</p>	c		<p>貨物自動車運送事業法上、営業所は運行管理者を配置するなど輸送の安全を確保するための運行管理の拠点として位置付けられており、運行管理及び車両管理は営業所ごとに行うこととされている。しかし、要望のように複数の営業所についての最低車両台数という考え方を採用することになれば、貨物自動車運送事業法で定める営業所ごとの確実な運行管理及び車両管理に関する組織・体制を確保することが難しくなるので、要望に対応することは困難である。</p>		z1200080	国土交通省	営業所毎に配置する最低車両台数の緩和	5061	50610020	11	社団法人 日本自動車工業会	20	営業所毎に配置する最低車両台数の緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・営業所毎に最低車両台数の規制をするのではなく、エリア内(各運輸支局管轄内)の複数の営業所、で同一の運輸支局内であれば、2営業所の事業用自動車の和が10台以上であれば認めるような、寛大な措置をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般貨物自動車運送事業を営む場合、その営業所には事業用自動車を最低5台以上の配置が必要(許認可の条件) 	<ul style="list-style-type: none"> ・荷量変化に対応のため営業所間で、増減手続きをする場合、1営業所当たりの事業用車両が5台以下になる場合は、手続きを許可されない。 結果として、費用が余分にかかる。 	
<p>危険物船舶運送及び貯蔵規則第112条</p>	<p>危険物を収納するコンテナについては、収納状態によっては重大な事故が発生する可能性があるため、地方運輸局等又は登録検査機関による検査が義務付けられている。検査は、登録検査機関である(社)日本海事検定協会が実施している。</p>	c		<p>危険物を収納するコンテナについては、コンテナ内における危険物と混載されるその他の物品の配置や隔離などに関する技術基準が定められており、コンテナ内のすべての物品の収納状態について基準への適合性を検査する必要がある。このため、当該検査の手数料はコンテナ1つずつを検査する費用と1回の検査に必要な交通費などを合わせた実費としており、適切なものであると考えている。</p>		z1200081	国土交通省	危険物収納検査料の見直し	5061	50610022	11	社団法人 日本自動車工業会	22	危険物収納検査料の見直し	<ol style="list-style-type: none"> 1. 危険物船舶運送及び貯蔵規則を改定し、引火性液体類の少量危険物の場合、コンテナ収納検査の廃止 2. 1が困難な場合、最低基本料金及び交通費の軽減 	<p>コンテナ収納検査が必要な貨物はコンテナ収納時に検査機関の立会検査が実施され検査料及び交通費を支払う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・補修ペイント等の少量貨物であっても最低基本料金と交通費が掛かり、経費増となっている。 ・検査機関の拡大及び申請料の軽減(IT申請の場合)は実施されているが、基本料の軽減がなされていない。 	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
道路法第47条、車両制限令第3条 [あじさい月間あり]	一般制限値(高さに関しては3.8メートル(高さ指定道路にあっては4.1メートル))を超える車両については、特殊車両の通行許可が必要	b		特殊車両通行許可の審査においては、通行を予定している車両の重さや寸法などの諸元と通行する経路の道路構造との照査を行い通行の可否及び必要な通行条件を判断する必要があり、車両及び経路の情報が必要。 国土交通省としては、平成16年3月にオンラインによる申請システムを導入したところであり、今後も利用者からの御意見を踏まえつつ、システムの改良を行い、手続きの簡素化や利便性の向上に努める。 背高海上コンテナが通行可能な高さ指定道路については、業界等からの要望を踏まえ平成16年3月には全国で延長約3万2千kmについて、指定を行ったところである。さらに、今年度についても、背高車両(高さ4.1m)の通行可能な道路のネットワークの追加指定を行うこととしており、これは、背高海上コンテナの申請の際に必要な手続きの軽減にも資する。		z1200082	国土交通省	ハイキューコンテナ(背高コンテナ)への対応	5061	50610023	11	社団法人 日本自動車工業会	23	ハイキューコンテナ(背高コンテナ)への対応	・国際コンテナであるので背高コンテナの申請が出されたら速やかに、国内運送をお認めいただきたい。(道路・橋梁・トンネルなどに支障のないルートについて)	・ISO規格国際コンテナ40FEUは、本年の規制緩和で、ほぼ初期の目的を達成した(3.8M 4.1M)。欧米の一部で使用されている背高コンテナ(40FEUコンテナより全高が30CM高い)は、道路、橋梁、トンネルなどの整備が完全でなく国内を自由に走行できない。(日本では普及が遅れている)	・特殊車両通行許可書の申請等の事務手続きが煩雑である。 ・道路・橋梁・トンネルなどの整備が必要	
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5、第1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。		z1200083	国土交通省	二輪独自の高速道路通行料金設定	5061	50610026	11	社団法人 日本自動車工業会	26	二輪独自の高速道路通行料金設定	二輪車と四輪車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「車種区分」ならびに「車種間料金比較」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。	・重点要望項目 ・本年6月度の再要望
駐車場法第2条第4号	駐車場法第2条第4号は、同法における用語の定義を規定したものに基づき、自動二輪車の受け入れが可能な駐車施設の整備を規制するために設けられたものではない。	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、現行駐車場法で十分対応可能であると認識している。 なお、駐車場の附置義務制度については、具体的内容は条例により定められている。		z1200084	国土交通省	自動二輪車の駐車場整備	5061	50610027	11	社団法人 日本自動車工業会	27	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、自転車駐車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」の対象外であるため、「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。	・重点要望項目 ・本年6月度の再要望

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
港湾法第37条第1項 港湾法施行令第14条	・港湾区域内又は港湾隣接地域内において、占用等をしようとする者は、港湾管理者(川崎市)の許可を受けなければならない。	d	-	当該事務は自治事務に該当し、港湾管理者が、港湾の適正な管理運営を図る観点から行われているものであり、許可に当たって必要な事項は、各港の実情を踏まえて各港湾管理者が定める条例等で規定されているものである。 なお、川崎市に対して確認したところ、系列企業による水域占用物件の維持管理行為に係る工事申請については、あらかじめ、川崎市に対してその旨申請を行い、承認を得たものについては、これを受理するよう、平成17年度から措置するとのことであった。	-	z1200085	国土交通省	港湾法37条に基づく川崎市の占用水域内等での工事許可の運用	5067	50670015	11	石油化学工業協会	15	港湾法37条に基づく川崎市の占用水域内等での工事許可の運用	工事等により水域占用面積に変更が生じる場合を除き、使用者名義による工事許可申請を認めていただきたい。	自然災害ならびにその他の突発事故に起因する復旧工事等で緊急を要する場合に、許可受人名義でしか申請できないとすれば速やかに復旧工事に着手することが出来ず、それが二次災害を生む危険性がある。よって、水域占用面積に変更を生じない場合に限り、使用者名義での工事許可申請を要望するものである。	港湾法第37条では、港湾区域内並びに港湾隣接地域内において水域占用等行為には港湾管理者(地方自治体)の許可を要件としている。川崎市では、占用水域内の工事に関して「川崎港湾区域内及び港湾隣接地域内における工事等の規制等に関する規則」を定め、対象区域内の工事は占用許可受人名義の工事許可申請を指している。これは、占用許可受人が港湾施設の使用者であることを想定しているためと推察するが、実際にはA社が設置した構構に、賃貸借契約を結んだうえでB社が出荷設備を設置する場合もあり(その逆もあり)、占用許可受人が使用者ではないケースがある。	
建築基準法第42条、同第43条	建築基準法上の道路とは、原則として幅員4メートル以上で、道路法による道路、都市計画法等による道路、法の規定が適用されるに至った際、現に存在する道、事業計画のある道路、特定行政庁から位置の指定を受けた道に該当するものをいう。建築物の敷地は、建築基準法上の道路に2m以上接していなければならない。	d	-	建築基準法上の道路は、単に通行の場というにとどまらず、建築物の利用、災害時の避難路、消防活動の場、建築物等の日照、通風、採光等の確保など安全で良好な環境の市街地を形成する上で重要な機能を有しており、こうした観点から道路内建築制限、道路斜線制限といった規制をかけているものである。臨港道路、農道、林道については、こうした機能を有することが必ずしも求められていないものであり、一律に建築基準法上の道路としておらず、その場合は上記規制もかかっていない。これらの道路については、建築基準法第42条第1項第5号に基づき、特定行政庁が位置指定することにより、建築基準法上の道路とすることが可能である。	-	z1200086	国土交通省	・臨港道路、農道、林道における、建築基準法の接道規制の緩和。	5068	50680001	11	和歌山県	1	・臨港道路、農道、林道における、建築基準法の接道規制の緩和。	・港湾法、漁港整備法、土地改良法、森林法並びに森林法によることにより、申請者にとっては、建築基準法で規定している道路に該当しないため、農林業用施設、戸建住宅等を建築する場合であっても、建築ができな ・建築する場合は、建築確認とは別に、個別建築物ごとに特定行政庁の許可が必要である。			
国有財産法第28条	地方公共団体等が普通財産を公共性のある一定の用途に供する場合又は財産の管理費用を負担した場合には、譲与ができる。	i	-	提案のあった解体予定の建物については、譲与はできないが、経年劣化等を勘案した適正な対価による売却が可能であることから、新たに庁舎を建設する場合等に比較して、大幅に財政負担が軽減されるものと考えらる。	-	z1200087	国土交通省、財務省	不要な国有財産を関係自治体に無償譲渡出来るよう法規制の改革を行うこと	5072	50720001	11	・隠岐広域連合(・島根県)	1	不要な国有財産を関係自治体に無償譲渡出来るよう法規制の改革を行うこと	隠岐空港では、現在実施中の空港整備事業に併せた新航空局庁舎建設が進められており、この供用後は、現在の航空局庁舎が不要となるため、平成17年度に国において取り壊される計画である。当該庁舎を関係自治体である隠岐広域連合が継承し、病院の運営、介護保険、消防などの事務を行っている。この中核施設である消防庁舎をはじめ、各庁舎が狭小・老朽化による建て替えが必要となっているが、離島故の立地場所の制限や経済的理由から困難を極めている。そのため、隠岐空港整備事業完成後の現空港跡地にて各機能を集中させることにより合理的な連合運営が可能となる。	当該庁舎は平成17年度に国において取り壊される予定となっているが、左記の通り隠岐広域連合が無償譲渡を受け消防庁舎として有効利用を希望している。要望が実現すれば、連合としては庁舎建設費が節約出来るばかりでなく、国においても取り壊し費用が不要となり、経済的である。なお、当庁舎は島根県有地になっており、用途廃止後は更地で返還することになっているが、島根県としては現状に合わせた改修費程度で済むことになり、国、連合ともに経費節減となり、規制改革の意義が広く説明出来ると思われる。		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
港湾法第44条第1項 港湾法第44条第2第1項 地方自治法第225条 地方自治法第238条の4第4項	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。	d	-	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。		z1200088	財務省、総務省、国土交通省	港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化	5076	50760001	11	社団法人日本船主協会	1	港湾関係諸税ならびに諸料金の適正化	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、公共岸壁使用料等)の徴収の目的ならびに考え方を明確にした上で、諸外国と同等となるよう制度の適正化を図ること。	外航船はわが国港湾への入港毎に港湾関係諸税である「とん税」、「特別とん税」、「固定資産税」(固定資産税は日本籍船のみに負担)を負担している。このうち、とん税は諸外国ではその徴収目的が港湾の維持・改修費用など使途が明確であるが、わが国では、一般財源に繰り入れられ、目的も使途も不明確である。また、わが国において、例えば神戸港・名古屋港・東京港の3港に外航船が入港する場合、それら3港全てでとん税が都度徴収されるが、米国などにおいては、とん税の徴収は最初に寄港した港のみで、次港以降は徴収されない。さらに、「入港料」などの港湾諸料金も負担しており、港湾入港に伴う経費は著しく割高で、わが国港湾の国際競争力喪失の一因となっているので、徴収の目的ならびに考え方を整理し、諸外国と水準が同等となるよう制度を適正にすべきである。		
外貿埠頭公団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	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。	e	-	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貸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貸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、原価を上回る貸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、国は岸壁等貸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貸付料については、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。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、公社埠頭の貸付料の低減に寄与しているところである。		z1200089	国土交通省	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	5076	50760002	11	社団法人日本船主協会	2	外貿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	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。	昭和55年12月16日の港湾審議会答申では外貿埠頭公団の業務の移管に付して、外貿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として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貿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、外貿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貿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べく各埠頭公社を指導すべきである。	
港則法 港湾法	港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図るため、特定港に入出港等する船舶は、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、港湾に入出港等する船舶は、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. 手続の見直しについては、規制改革・民間開放推進3か年計画において、シングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、申請手続や申請書類の徹底した省略、簡素化を図り、速やかにワンストップサービスの一層の推進を図ることとしており、関係者の意見をふまえて、業務・システムの最適化計画を平成17年度末までのできる限り早期に策定するよう、関係府省と検討を進めているところである。 2. また、手続の簡素化、国際標準への準拠の一環として、外国船舶の入出港に関する手続や必要書類の簡易化を図ることを内容とする「国際海上交通の簡易化に関する条約(仮称)(FAL条約)」の早期締結に向け関係府省庁は一体となって取り組んでいるところであり、FAL条約の対象となる港湾管理者の手続について、画一化できるように港湾法を改正する等の措置を実施する予定である。		z1200090	国土交通省、財務省、法務省、厚生労働省、農林水産省	港湾・輸出入手続き等の一層の簡素化	5076	50760003	11	社団法人日本船主協会	3	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、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・簡素化するよう要望する。	2003年7月23日より輸出入・港湾諸手続のシングルウィンドウ化が関係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ず、単に既存のシステムが接続されただけのものであるため、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、更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。		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
道路運送車両法第61条	車両総重量8トン以下の貨物自動車は、初回の車検有効期間が2年で、以後1年ごとの車検有効期間となっている。一方、車両総重量8トンを超える貨物自動車は、1年ごとの車検有効期間となっている。	c		車検有効期間については、安全で環境等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、技術進歩の面から有効期間の延長を判断するための調査を平成16年度中にとりまとめ、その結果に基づき速やかに所要の措置を講ずることとしている。		z1200091	国土交通省	内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和	5076	50760006	11	社団法人日本船主協会	6	内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和	内航輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にする。また、国土交通省では、平成16年度中に安全確保、環境保全、技術進歩の面から有効期間の延長を判断する調査を実施することとなっているが、これを早急に取りまとめ、その結果に基づき所要の措置を講じられたい。	内航輸送用のトレーラー・シャーシに対する自動車検査証の有効期間は、毎日陸上輸送している一般のトラック同様1年である。主に海上輸送用であるトレーラー・シャーシは、本船内または港頭地区駐車場に停車している状態が長く、陸上走行距離が短いものとなっている。また、シャーシ自体は動力を持たず、トレーラー(ヘッド)に牽引されるだけである。このような使用実態に即し、内航輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にすべきである。		
車庫法第3条、貨物自動車運送事業法第4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。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。	c		船内及び港頭地区の駐車場にあるシャーシの数は、景気変動、季節変動、トラック事業者の内航輸送の利用状況等により変動するものであり、その数をあらかじめ特定することはできない。仮に、船内及び港頭地区の駐車場にあるシャーシの数を特定することができたととしても、車庫1か所あたり複数のシャーシの使用を前提とする事業計画は、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られない。		z1200092	国土交通省、警察庁	内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し	5076	50760007	11	社団法人日本船主協会	7	内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し	内航輸送用シャーシ運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、その車庫はほとんど利用されず、現在の規制は利用実態にそぐわない。ため、内航輸送用シャーシについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにするべきである。	自動車の保有者は車庫法により保管場所を確保しなくてはならないが、海上輸送用トレーラー・シャーシについても一般のトラック同様、同法が適用されている。しかし、内航輸送用シャーシの車庫の利用実態は、船内及び港頭地区の駐車場に限られ、かつ運用上常時海上輸送のため、現在の規制は利用実態にそぐわない。ため、内航輸送用シャーシについては、車庫一台のスペースで複数台登録できるようにするべきである。		
都市計画法第29条、第33条第1項2号、都市計画法施行令第25条第4号	主として建築物の建築等を目的として土地の区画形質の変更を行おうとする者は、あらかじめ都道府県知事の許可を受けなければならない。また、当該許可の要件として、予定建築物の敷地への幅員6m又は9m以上の道路の接道が原則として求められている。	d		予定建築物の敷地へ接する道路の幅員については、小区間で通行上支障がない場合については4mまで緩和することが可能となっており(都市計画法施行令第25条第2号括弧書き)、周辺区域における既存道路の整備状況等を勘案した上で「小区間」の判断基準を定めることによる柔軟な対応が現行制度上も可能となっている。		z1200093	国土交通省	都市計画法に基づく開発許可における道路の基準の弾力化	5082	50820001	11	大阪府開発指導行政協議会開発許可等権限連絡調整会議	1	都市計画法に基づく開発許可における道路の基準の弾力化	開発許可の基準で、開発区域内の敷地が接する道路については、施行令第25条第2号により最低幅員が規定されており、当該道路が既存道路である場合は、ただし書に基づく施行規則第20条の2により緩和措置が講じられている。しかしながら、当該緩和措置は、限定的であるので、許可権者が地域の実情に応じた対応が可能となるよう改正していただきたい。	施行令第25条第2号ただし書は、敷地が接する道路が既存道路である場合に、周辺にすでに建築物が建ち並んでいるなど、道路拡幅整備が著しく困難であることが想定されることから措置されたものであるが、具体的な取扱いを定めた施行規則は、最低幅員を4mとするなど極めて限定的であり、様々な事例(例えば、他の道路に至るまでに部分的に4m未満の箇所がある場合)に対応できない。結果として、開発行為の規制を避けるための小規模な開発を生じせしめることとなり、かえって都市の秩序ある整備に支障を及ぼすおそれがあると考えられる。	要望理由補足説明資料	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
不動産特定共同事業法第24条第1項	不動産特定共同事業者は、不動産特定共同事業が成立するまでの間に、不動産特定共同事業契約の内容及びその履行に関する事項であって主務省令で定めるものについて、書面を交付して説明しなければならない。	c		不動産特定共同事業商品の契約の申込者が、契約の内容及びその履行に関する事項であって主務省令で定めるものについて、書面を交付して説明しなければならない。また、不動産特定共同事業商品は不動産としての性格が強い商品であることから、契約内容に関する説明は、金融商品販売法上要求される説明事項に加えて、不動産特定共同事業法上要求される個々の対象不動産に関する事項(賃貸状況等)について適切に実施されることが不可欠である。		z1200094	国土交通省、金融庁	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の徹底	5086	50860017	11	社団法人リース事業協会	17	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の徹底	「金融商品の販売等に関する法律」に列挙される金融商品においては、読んで聞かせる説明義務を課してならず、不動産特定共同事業法の説明義務の過度な規制を緩和すべきである。	不動産特定共同事業商品の販売の効率化とマーケットの拡大に寄与する。		
不動産特定共同事業法第24条第1項	不動産特定共同事業者は、不動産特定共同事業が成立するまでの間に、不動産特定共同事業契約の内容及びその履行に関する事項であって主務省令で定めるものについて、書面を交付して説明しなければならない。	c		不動産特定共同事業商品の契約の申込者が、契約の内容及びその履行に関する事項であって主務省令で定めるものについて、書面を交付して説明しなければならない。また、不動産特定共同事業商品は不動産としての性格が強い商品であることから、契約内容に関する説明は、金融商品販売法上要求される説明事項に加えて、不動産特定共同事業法上要求される個々の対象不動産に関する事項(賃貸状況等)について適切に実施されることが不可欠である。		z1200094	国土交通省、金融庁	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の徹底	5092	50920017	11	オリックス株式会社	17	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の徹底	「金融商品の販売等に関する法律」に列挙される金融商品においては、読んで聞かせる説明義務を課してならず、不動産特定共同事業法の説明義務の過度な規制を緩和すべきである。	不動産特定共同事業商品の販売の効率化とマーケットの拡大に寄与する。		
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、平成16年度中を目途に、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討する。		z1200095	国土交通省	自動車登録情報の電子的開示について	5086	50860037	11	社団法人リース事業協会	37	自動車登録情報の電子的開示について	自動車登録情報について、所有者に限定して、電子的に開示すること。また、6月に同要望を行った際の回答として、「16年度中を目途に検討結果をとりまとめる」とされているが、電子的開示を行う方向で検討されることが望まれる。	リース会社が自動車登録情報を活用することにより、自動車に係る環境対策・安全対策等の公益の増進に資する。		「規制改革・民間開放推進3ヵ年計画」(平成16年3月19日閣議決定)において、利便性の向上、個人情報の保護の観点からその方法、範囲について検討し、結論を得る(平成17年度中)とされている。個人情報の保護の観点については、所有者自身が電子的な情報開示を望んでいること、使用者については、例えば、リース契約と同時にユーザー＝使用者本人の同意を得ることができると懸念は極めて少ないと考えられる。また、本件が「自動車ワンストップサービスシステム」の機能の一つとして盛り込まれることにより、「自動車ワンストップサービスシステム」の利便性がさらに向上すると思われる。

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令 船舶安全法第28条 危険物船舶運送及び貯蔵規則 港則法第21条第2項、港則法施行規則第12条 港則法施行規則の危険物の種類を定める告示 航空法第86条 航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示	(海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律関係) 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令 (船舶安全法関係) 危険物の海上輸送においては、国際条約に基づき危険物の種類に応じて国連番号の表示が義務付けられている。CAS番号の併記は国際条約において要求されていない。 (港則法関係) 港則法上の危険物は、危険物船舶運送及び貯蔵規則第2条第1号に定める危険物及び同条第1号の2に定めるばら積み液体危険物のうち、これらの性状、危険の程度等を考慮して告示で定めることとしている。 (航空法関係) 国際規則(危険物輸送に関する国連勧告、国際民間航空機関の危険物輸送規則)に準拠して、国内の航空輸送規則が制定されているところであるが、これらにおいては化学物質に限らず危険物に該当するものは国連番号(UN+4桁の数字)によって、分類・整理が行われており、CAS番号は使用されていない。	c		CAS番号は米国科学会のCASが独自に付した番号であり、条約や国内法で一般的に用いられているものとは認められないことから、現段階において、同番号の併記が必要であるとは考えられない。		z1200096	経済産業省、厚生労働省、環境省、総務省、国土交通省	化学物質の名称に必ずCAS番号を併記する。	5089	50890004	11	社団法人 日本化学工業協会	4	化学物質の名称に必ずCAS番号を併記する。	法律に規制されているリスト等に掲載されている化学物質の名称に必ずCAS番号を併記すること。 対象の法律は化学物質名称を記載されている全ての法律である。	CAS番号併記により、化学物質の調査と検索が容易になり、調査時間の短縮とともに間違いが少なくなる。 社内で化学物質一覧表等を作成し管理する場合、CAS番号を付与することで管理がし易く、間違いが少なくなる。	化学物質の名称表記は数字の短い物質を除き1通りではなく幾つもある場合が多い。現在は化学物質名称だけで照合しており、化学物質の同定等の調査に長時間を要する上に間違いも発生している。他社も同じで、CAS番号併記ではないため調査・検索に苦労している。 IT時代にCAS番号での検索は必須である。	
	現在、導入していない。	b		クレジットカード支払については、現行会計法令等に対応する範囲内で、導入に向けた検討を早期に開始することとし、検討の結果対応するものについては、省内における会計規則等の整備等を行い、17年度中に導入することとしたい。		z1200097	全省庁	クレジットカード決済による支払業務	5095	50950002	11	株式会社クレディセゾン・株式会社富士通総研	2	クレジットカード決済による支払業務	各省内で発生する出張旅費や物品購入などの支払いを職員による立替精算や請求書支払でなく、クレジットカード支払で行うことに対する規制を緩和していただきたい。	出張旅費や物品購入等の支払業務をクレジットカード払いで行い、仮払・立替等の出納業務の削減、決算の簡素化、振込手数料の削減などが実現できると考えているため、クレジットカードによる支払業務を行いたい。現在の各省内の会計規則上問題があれば、行えるように緩和していただきたい。制度上問題がなければ、その旨を明示していただきたい。現在、内閣府、財務省、経済産業省、警察庁で部分的に導入されている。したがって実務的に問題がないと考える。		
[道路] 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5、第1の6 [車両] 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	[道路] 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1つの区分としている。 [車両] 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トンを規制対象の区分としている。	[道路] b [車両] b		[道路] 高速道路料金の車種区分については、「中型運転免許」創設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見ながら、負担の公平の観点も踏まえて検討する。 [車両] 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基準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、直接関連はしないが、運転免許制度の改正のより、使用実態や事故実態が変化することも考えられることから、改正後のこれらの実態を注視し、必要に応じ見直しを行う。		z1200098	国土交通省	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直しについて	5100	51000002	11	(社)全日本トラック協会	2	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直しについて	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直し	普通免許 車両重量5トン、車両総重量11トン 道路交通法改正により、貨物自動車に係る運転免許制度は、「大型免許」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「中型免許」として創設されましたが、運転免許制度の基準と同様にその他の規制及び有料道路の通行料金区分等について、「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。		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
<p>道路法第47条第1項及び第2項、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)</p> <p>【あじさい月間あり】</p>	<p>車両総重量は、車長及び軸距に応じて最大25トン。</p>	C		<p>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。</p> <p>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、主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主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、</p>		z1200099	国土交通省	3軸車25トンまでの規制緩和	5100	51000006	11	(社)全日本トラック協会	6	3軸車25トンまでの規制緩和	3軸車26トンまでの規制緩和	軸重5.5m未満の自動車の車両 総重量20トン	<p>公共事業等の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の緩和を図られたい。</p>	
<p>土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止に関する特別措置法第3条第2項、第4条、第6条</p>	<p>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。</p>	C		<p>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の無謀な運転に対する自戒自粛を促すこととしている。一方、貨物自動車運送事業輸送安全規則等による運行管理等とは第三者が運行を適正なものとするよう管理するものである。つまり、両制度が設けられている趣旨はそれぞれ異なっており、要望の理由に基づいて表示番号制度を廃止することは困難である。</p> <p>なお、営業用ダンプカーの事故発生率(車両数当たりの事故件数)は自家用ダンプカーより高くなっている等の事情も考慮する必要がある。</p>		z1200100	国土交通省	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	5100	51000007	11	(社)全日本トラック協会	7	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	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量計を取り付けなければならない。	<p>「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(ダンプ規制法)」等に基づく以下の規制について、物流コストの軽減等を図る観点から、早期に緩和されたい。(1)貨物自動車運送事業法において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おり、さらに、ダンプ規制法による「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」の表示番号制度の義務がなされ、この車体への表示に1台約数万円の費用負担が必要となる。また、表示番号制度は運転者・使用者の無謀な運転に対する自戒自粛を促すことが主旨とされているが営業用ダンプカーについては、貨物自動車運送事業輸送安全規則等による運行管理等が義務付けられ遵守をしていることから、営業用ダンプカーについては「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」義務について廃止されたい。(2)ダンプカーへの「積載重量の自量計」の取付け義務については、営業用については貨物自動車運送事業輸送安全規則等による過積載の防止など運行管理等の規程を遵守しており、また、物流コストの低減を図る観点からも積載重量の自量計取付け義務を早期に廃止されたい。国土交通省よりダンプカーの過積載義務違反の多さが指摘されているが、営業用、自家用別に義務違反件数を公表されたい。</p>	
<p>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2項、第4条、第6条</p>	<p>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。</p>	C		<p>ダンプカーの過積載は、依然として厳しい状況にあることから、仮に自量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、自量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量計の取付義務規定を廃止することは困難である。</p>		z1200101	国土交通省	土砂等運搬大型車に関する積載重量の自量計の取付け義務の廃止	5100	51000007	21	(社)全日本トラック協会	7	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	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量計を取り付けなければならない。	<p>「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(ダンプ規制法)」等に基づく以下の規制について、物流コストの軽減等を図る観点から、早期に緩和されたい。(1)貨物自動車運送事業法において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おり、さらに、ダンプ規制法による「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」の表示番号制度の義務がなされ、この車体への表示に1台約数万円の費用負担が必要となる。また、表示番号制度は運転者・使用者の無謀な運転に対する自戒自粛を促すことが主旨とされているが営業用ダンプカーについては、貨物自動車運送事業輸送安全規則等による運行管理等が義務付けられ遵守をしていることから、営業用ダンプカーについては「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」義務について廃止されたい。(2)ダンプカーへの「積載重量の自量計」の取付け義務については、営業用については貨物自動車運送事業輸送安全規則等による過積載の防止など運行管理等の規程を遵守しており、また、物流コストの低減を図る観点からも積載重量の自量計取付け義務を早期に廃止されたい。国土交通省よりダンプカーの過積載義務違反の多さが指摘されているが、営業用、自家用別に義務違反件数を公表されたい。</p>	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
都市計画法第15条、令第9条	一の市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき都市施設や根幹的都市施設については、都道府県が都市計画を定める。	d		都市計画の決定主体については、都市行政上の基礎的な単位である市町村を中心的な決定主体としつつ、広域的な観点からの調整が必要とされる市町村の区域を超える広域的・根幹的な都市計画については、都道府県が関係市町村の意見を聴き、一定の場合には国土交通大臣の同意を得て定めることとしている。都市計画ごとの都市計画決定主体の選択制は、市町村の区域を超える広域的な都市計画についても、市町村決定とすることとなり、適当ではない。なお、都市再生特別措置法の規定により、都市再生整備計画に記載された事業の実施のために必要な都市施設等に関する都市計画で、市町村が決定等を行うことができるものとして都市再生整備計画に記載され、都道府県知事の同意を得たものについては、市町村が決定することが可能である。4車線以上の道路に関する都市計画についても、都市再生整備計画に記載することにより市町村決定とすることが可能である。		z1200102	国土交通省	都市計画決定主体の選択制の導入	5102	51020002	11	松山市	2	都市計画決定主体の選択制の導入	都道府県決定のうち、市町村の意向を踏まえ、都道府県が支障のないものと判断した事業は、市町村決定とする。	計画手続が簡素化されることにより事業着手までの期間が短縮され、速やかな事業進捗を図ることができる。都道府県の同意は必要であることから、都道府県による広域的判断は可能と考える。平成17年度都市計画決定予定の松山県周辺土地区画整理事業地内の都市計画道路は、市施工となるが、4車線以上ある4本の都市計画道路を、県決定から市決定の県同意とし、手続きの簡素化を図りたい。	都市計画事業の円滑な推進を図るために、施工者が市町村である都市施設については、市町村決定とする。また、管理をしている施設の変更決定も同様とする。	添付資料2-1 都市計画法 添付資料2-2 都市計画法施行令 添付資料2-3 概要説明
道路法第71条第1項、道路法第100条第1号、道路法第102条第4号	道路管理者は、道路法第32条第1項の規定に違反して道路に物件を設け、道路を継続して使用している者に対し、当該物件を除去することを命ずることができる。 道路管理者による道路法第32条第1項の規定による許可を得ず、道路に物件を設け、継続して使用している者は、1年以下の懲役又は20万円以下の罰金に処する。 道路法第71条第1項の規定による道路管理者の命令に違反した者は、30万円以下の罰金に処する。	d		商店等において、道路にはみ出して商品を陳列している者に対しては、道路法第71条第1項の規定による監督処分を行うことができ、当該処分に従わない場合には、行政代執行を行うことにより、商品の撤去等を行うことが可能とされている。さらに、行政代執行を行った後、再度、道路に商品を陳列するような悪質な者に対しては、告発して、道路法第100条第1号又は同法第102条第4号の規定による罰則を適用することにより、ご要望の違反行為への効果的な対応を可能としている。なお、他人の所有物等の除去にあたっては、憲法上の要請である財産権の保護との均衡を図る観点から慎重な対応が求められることにより、前記のような手続が必要とされているのであるから、要望の簡易除去制度の創設は困難であるものと考えられる。		z1200103	国土交通省	道路内不法占用物件の簡易除去制度の創設	5102	51020003	11	松山市	3	道路内不法占用物件の簡易除去制度の創設	道路管理者が、道路の構造に損害を及ぼし、又は交通に危険を及ぼしているとき、占有者等が撤去指導に従わなかったとき、道路管理者自ら違法放置物件を撤去できる簡易除去制度が必要である。	違法放置物件の占有者、所有者その他当該違法放置物件について権限を有する者の氏名及び住所を知ることができないとき、限定的かつ必要最小限の行為を行うこととし認められている。氏名等が判明した場合は、弁明の付与後、除去命令を行い、占有者等が除去しない場合に行政代執行の手続にて除去することができるのはじめて可能となる。仮に代執行を行うとしても、違法放置物件が、移動可能なものであれば、代執行後再度放置される可能性が高く、そうならば、悪質な悪質な違反行為への効果的対応ができない。市民からの苦情に即応できず、適法に占用許可を受けた者からは不満が発生し、現地指導に支障が生じるなど、市民からの信頼を失うこととなる。	現行道路法では、違法放置物件に対し、占有者等を知ることが出来ないときは、道路管理者自ら当該違法放置物件を除去できるという規定がある。一方、占有者等の氏名及び住所を知ることができた場合には、『交通への危険を防止するための緊急避難的に必要な措置を行うことを妨げるものでないこと。』（議長通知）と、限定的かつ必要最小限の行為を行うこととし認められている。氏名等が判明した場合は、弁明の付与後、除去命令を行い、占有者等が除去しない場合に行政代執行の手続にて除去することができるのはじめて可能となる。仮に代執行を行うとしても、違法放置物件が、移動可能なものであれば、代執行後再度放置される可能性が高く、そうならば、悪質な悪質な違反行為への効果的対応ができない。市民からの苦情に即応できず、適法に占用許可を受けた者からは不満が発生し、現地指導に支障が生じるなど、市民からの信頼を失うこととなる。	添付資料3-1 道路法 添付資料3-2 概要説明
建築基準法第88条第1項、建築基準法施行令第138条	高さ2mを超える擁壁、高さ15mを超える鉄柱、高さ4mを超える広告塔等の築造に際しては、建築主事又は指定確認検査機関の建築確認を受けなければならない	d		都市計画法に基づく開発許可を受けた擁壁に関する事務処理の一本化のご提案については、現行制度下において、開発許可申請の進捗にあわせて、申請者に工作物の確認を申請してもらい、技術的な審査を同時進行で進めることにより、事務処理の迅速化、合理化を図ることが出来る。なお、労働安全衛生法のクレーン、道路交通法の道路標識については、一般的に建築基準法の規定が準用される工作物に該当しないものと考えられる。		z1200104	国土交通省	建築基準法の規定による工作物への準用規定の適用除外について	5102	51020004	11	松山市	4	建築基準法の規定による工作物への準用規定の適用除外について	建築基準法施行令第138条第1項に定める工作物の内、他法令により審査・検査等の措置がなされるものについては、建築基準法第6条から第7条の5まで、第18条（第1項及び第14項を除く。）及び第89条の適用を除外する。	現在、適用除外となる工作物は、建築基準法第88条第4項に規定する宅地造成等規制法第8条第1項の規定による許可を受けなければならない擁壁のみである。しかし、都市計画法に基づく開発許可の擁壁、労働安全衛生法の規定によるクレーン（鉄柱）、道路交通法に基づく道路標識などが工作物の申請対象となっており、他法令での許可・規制等の対象となるものについては、これらを適用除外としても、安全性の確保は可能と考える。	申請者の負担や事務処理の軽減が図られる。	添付資料4-1 建築基準法 添付資料4-2 建築基準法施行令 添付資料4-3 概要説明

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
河川法第26条第1項、第27条第1項、第28条第2項、第29条第1項、第30条第1項、第31条第1項、第32条第1項、第33条第1項、第34条第1項、第35条第1項、第36条第1項、第37条第1項、第38条第1項、第39条第1項、第40条第1項、第41条第1項、第42条第1項、第43条第1項、第44条第1項、第45条第1項、第46条第1項、第47条第1項、第48条第1項、第49条第1項、第50条第1項、第51条第1項、第52条第1項、第53条第1項、第54条第1項、第55条第1項、第56条第1項、第57条第1項、第58条第1項、第59条第1項、第60条第1項、第61条第1項、第62条第1項、第63条第1項、第64条第1項、第65条第1項、第66条第1項、第67条第1項、第68条第1項、第69条第1項、第70条第1項、第71条第1項、第72条第1項、第73条第1項、第74条第1項、第75条第1項、第76条第1項、第77条第1項、第78条第1項、第79条第1項、第80条第1項、第81条第1項、第82条第1項、第83条第1項、第84条第1項、第85条第1項、第86条第1項、第87条第1項、第88条第1項、第89条第1項、第90条第1項、第91条第1項、第92条第1項、第93条第1項、第94条第1項、第95条第1項、第96条第1項、第97条第1項、第98条第1項、第99条第1項、第100条第1項	河川区域内に管類等を設置する場合は縦断方向に設置しないことを原則としています。	d	-	管路(下水道管渠等)の縦断占用を容認する場合の例示については、平成15年の規制改革集中受付月間(あじさいキャラバン)で同様の要望があったところです。(政府決定No.61)その対応として、河川を縦断占用し管路を設置した事例集を作成し、国土交通省河川局のホームページにおいて「工作物設置に関する事例集」として公表しているところです。	-	z1200105	国土交通省	2級河川及び準用河川などの小規模河川の縦断占用許可基準の緩和	5102	51020006	11	松山市	6	2級河川及び準用河川などの小規模河川の縦断占用許可基準の緩和	河川敷地占用許可準則第8-2-5で「工作物は、原則として河川の縦断方向に設けない」としているが、河川管理上の支障と住民生活の向上とを比較考慮し、一定条件下で規制の緩和を要望する。できれば一定条件を例示していただきたい。	河川管理用道路が唯一の管路(下水道管渠等)接続経路となっている家屋へのサービスが可能となる。	現状では管路(下水道管渠等)の縦断占用が基本的に認められないため、河川管理用道路が唯一の接続経路となっている家屋へのサービスが困難となっている。公共下水道事業認可区域内であるにもかかわらず整備できない状況にあり苦慮している。 そこで、下記のような一定条件を満たす案件について緩和を要望するものである。 (一定条件の例) 1.河川幅10~20m以下等の中小河川 2.他に埋設場所がない 3.河川改修済み又は河川管理者の撤去命令に応じる 4.無堤部河川(掘込河道等) 5.道路法上の道路である その他	当提案は、再提出案件である。 ・今回は主に河川計画堤防内への埋設の要望であると共に、主に河川幅が10~20m以下の中小河川について緩和を要望している。 また、河川管理者側が許可しやすい条件提示を要望している。 添付資料6-1 河川法 添付資料6-2 河川敷地占用許可準則 添付資料6-3 河川縦断占用の参考図 添付資料6-4 概要説明
民法第206条、第207条、下水道法第10条、第11条	下水道法第10条、第11条により、排水設備設置義務者は、土地の状況によりやむを得ない場合は事前通告及び損失補償を行った上で、他人の土地又は排水設備の使用することができる旨規定されているところ。	d	-	下水道法上、排水設備の設置義務は、建築物の所有者等に課せられており(第10条)、当該義務が課されている者については、一定の要件を満たす場合は、他人の土地に排水設備を設置することが認められている(第11条)ことから、当該規定の適用で足りるものと考えている。また、下水道管理者が、私道への公共下水道の設置のために、不同意の土地の所有者に当該土地の使用を忍びすべき旨の規定を設けることについては、財産権、所有権との調和の観点から適切であると考えている。	-	z1200106	国土交通省	「私道」への公共下水道施設の保護規定の創設	5102	51020007	11	松山市	7	「私道」への公共下水道施設の保護規定の創設	下水道法第10条の規定により、私道への下水道整備は個人施工が原則であるが、松山市においては、私道所有者の承諾及び隣接関係者の同意等を条件に、申請により下水道整備を公費にて実施しているところであるが、私道の権利形態が一律でなく私道所有者の同意が得られない箇所があり、私道の隣接関係者が全員下水道利用を希望しても下水道整備ができない状況が存在している。 私道への下水道整備を隣接関係者(排水設備設置義務者を含む、いわゆる土地所有者・家屋所有者・居住者)全員の同意だけで整備できるように下水道事業者の権限を強化し、私道所有者の了承なくとも公共下水道施設を設置し、公益施設である下水道施設の保護の規定が適用されるよう要望するものである。なお、下水道施設の所有権は市にあり、下水道使用者が存在している間は、敷設されていることへの私道所有者の不同意は受けつけないものとする。	私道への下水道整備における保護規定が適用されると、下水道の受益を受け、下水道を使用する住民の要望で下水道の計画、実施が可能となり、水酸化率の向上に寄与するものである。	(事例)私道への下水道整備を要望している地区があり、隣接関係者の全員の同意が得られているにもかかわらず、私道の共有者の中で、27人のうち2名の同意が得られず、下水道の整備を断念している例がある。 私道の所有者が法人の場合で、承諾をしない場合・所在不明で商業簿本に記載されている住所に役員が不在の場合・私道所有者が故人となっており、相続されておらず法定相続人が不明、もしくは、多数存在しており、承諾が得られない場合等もある。	添付資料7-1 民法 添付資料7-2 下水道法 添付資料7-3 イメージ図 添付資料7-4 概要説明
河川法第23条	河川法の運用上、豊水の水利使用については、個別具体的な事案ごとに総合的に検討を行ったうえで、許可を与えているものである。	d	-	新たに水利使用を行うときは、河川管理者による審査を経たうえでその審査基準に照らして適正であれば、許可を受けることが可能です。すなわち、水利使用の目的及び事業内容が公共の福祉の増進に資するものであること、実行の確実性が確保されていること、河川の流況等に照らし流水の正常な機能の維持等に支障を与えることなく安定的に取水を行えること、治水上その他の公益上の支障を生じおそれがないことについて河川管理者が審査し、適正であれば許可がなされることとなります。河川の流水は限られた公共の資産であり、河川の適正な利用の観点から、水利使用は河川管理者の判断により目的が公共・公益性を有するものに限り許可されています。そのため、その許可水量は目的に応じた必要最小限の量である必要があり、地下水等の自己水源が存在する場合においては、河川水を取水することのやむを得ない合理性について総合的に判断する必要があります。また、要望に係る豊水の水利使用については、一般に、不安定取水の下での事業目的の実現可能性、他の水利使用者との公平、河川環境への影響等多くの課題の検討が必要であり、これらを総合的に検討のうえで判断する必要があります。同様な豊水の水利使用については、構造改革特区の第2次提案に対する回答(管理コード1204070)にも記載しております。具体的な事業計画等があるのであれば、四国地方整備局等にご相談ください。	-	z1200107	国土交通省	河川管理計画による水利使用規則の弾力的な運用緩和	5102	51020008	11	松山市	8	河川管理計画による水利使用規則の弾力的な運用緩和	水利使用規則で最大取水量のほか、毎月の月平均取水量が定められている河川において、降雨による河川増水時には、最大取水量を上限として月平均取水量を超える取水を可能とする。	一級河川石手川からの大雨時の割増取水が可能となる。	降雨による河川増水時には、最大取水量の範囲内で月平均取水量を超えた取水が有効利用が図られる。 事故時における水の相互融通や安価な水源の使用による電力量の削減が期待できる。	添付資料8-1 河川法 添付資料8-2 水利使用規則 添付資料8-3 概要説明

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
		c		<p>有料道路の障害者割引を受ける際には、料金所において、割引対象要件である障害者本人の乗車、登録された自動車ナンバー、障害の程度、割引の有効期間の確認が必要であり、これらの確認を必要事項が記載された手帳により一体的に行うことで、利用の都度発生する手間や料金所での所要時間を削減し、利用者の利便性の向上及び渋滞の抑制を図っている。</p> <p>このため、障害者の居住地に所在し、障害者に対する保護の窓口である福祉事務所等において、手帳への記載などの登録手続を行っていただいている。</p> <p>また、ETCの利用申請についても、ETCカードの名義人や車載器のセットアップ情報など、割引を受けるために必要な要件について、不正利用防止の観点からも、障害者割引の登録と一連の手続として、福祉事務所等において直接確認していただいている。</p> <p>昨年12月から割引証を廃止するなど、これまで手続の簡素化を進めてきているところであるが、今後とも、有料道路事業者と連携して福祉事務所等の事務負担の軽減と利用者の利便性の向上に努めてまいりたい。</p>		z1200108	国土交通省(厚生労働省)	身体障害者等の有料道路割引手続の簡素化	5104	51040002	11	稲城市	2	身体障害者等の有料道路割引手続の簡素化	<p>身体障害者等に対して、有料道路等の割引の制度があるが、当制度においては身体障害者手帳の中に市町村の福祉事務所長等の確認印を必要としているため、身体障害者等は市町村に出向く必要が生じているので、これを不要とし、身体障害者等の利便の向上を図りたい。ETC利用の場合も前もって市町村の証明印を押印した証明書を道路事業者に送付することを要しているが、手帳の写しなどを証明書に添付するのみで要件を満たすようにされたい。</p>	市町村などにおける確認、押印作業を省略し、身体障害者等の利便の向上と市町村の事務の簡素化によるコスト低減を図りたい。	有料道路の通行料の割引制度の要件は、料金所における身体障害者手帳などの提示と車検証の提示などで確認できるにもかかわらず、市町村での確認を条件としているため身体障害者などは市町村に出向く必要が生じている。これにより利便が悪くなっており、また市町村の負担がその他福祉事務の負担になっている。	
都市計画法施行令第8条	都市再生特別地区の区域を、地形、地物により区分する旨の規定はない。	d		<p>都市計画法施行令第8条において、区域区分のための土地の境界は、原則地形、地物等土地の範囲を明示するのに適当なものにより定めることとされているところである。都市再生特別地区等地域地区についても、境界を地形、地物等土地の範囲を明示するのに適当なものにより定めることが望ましいことはいままでもないが、必ずしも地形、地物に拠らず、都市計画決定権者である都道府県が都市再生特別地区として適切であると判断した境界を定めることが可能であり、状況に応じ筆界等をもって地区界とするなど弾力的な対応をとることも考えられる。</p>		z1200109	国土交通省	都市再生特別地区の区域設定について	5111	51110001	11	(社)不動産協会	1	都市再生特別地区の区域設定について	<p>当該地区において、隣接地の所有者の意向も踏まえ、地形地物や区画道路の境を区域設定としてこだわらず、早期に事業実施できる範囲で、一定要件が満たされているのであれば、行政手続を進めていくよう自治体に指導することを要望する。</p>	区域の設定を弾力的に設定することにより、事業推進に同意している関係権利者の意向を反映し、早期の事業化を推進できる。	緊急整備地区は、殆どが従来からの既成市街地となるため、限られた時間の中で関係権利者の合意を得ていくことは、個々の資産の共有化に関して、相互の価値観の差などから合意形成までに時間がかかってしまうことが多い。また、必ずしも、隣接地を含めることで、事業性が上がらない場合もあり、早くできることから実行し、隣地については、状況次第で段階的に整備することも考えられる。	
都市再開発法第3条	市街地再開発事業の施行区域要件のうち、区域内の建築物に係るものとして、区域内の耐火建築物の建築面積の合計が、当該区域内にある全ての建築物の建築面積の合計のおおむね三分の一以下であること又は区域内の耐火建築物の敷地面積の合計が当該区域内の全ての宅地の面積の合計のおおむね三分の一以下であることを原則としているところであるが、地階を除く階数が二以下である耐火建築物等については、上記の要件の算定にあたり耐火建築物として扱わないこととされていることとされていることである。 <p>このように、市街地再開発事業の施行区域要件における耐火建築物の扱いについては、市街地再開発事業の目的が「市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る」ことである(都市再開発法第二条第一号)ことに鑑み、個別の建築物の建替えの必要性ではなく、区域全体の土地利用状況からみて市街地再開発事業による面的整備が必要か否かという観点から、施行区域要件に含めるか否かを判断しているものである。</p> <p>旧耐震基準に基づいて建築された建築物は、新耐震基準に基づいて建築された建築物と比較すると、個別の建築物としての耐震性は十分ではないが、耐火性能に問題があるわけではなく、また旧耐震建築物が存在することによって直ちに当該建築物の存在する区域全体からみて都市機能の低下、土地の低度利用等が発生しているとは判断できないことから、旧耐震建築物であることのみをもって、施行区域要件の判断にあたり耐火建築物と同様に扱うことは適当でない。</p>	c		<p>市街地再開発事業の施行区域要件のうち、区域内の建築物に係るものとして、区域内の耐火建築物の建築面積の合計が、当該区域内にある全ての建築物の建築面積の合計のおおむね三分の一以下であること又は区域内の耐火建築物の敷地面積の合計が当該区域内の全ての宅地の面積の合計のおおむね三分の一以下であることを原則としているところであるが、地階を除く階数が二以下である耐火建築物等については、上記の要件の算定にあたり耐火建築物として扱わないこととされていることとされていることである。</p> <p>このように、市街地再開発事業の施行区域要件における耐火建築物の扱いについては、市街地再開発事業の目的が「市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る」ことである(都市再開発法第二条第一号)ことに鑑み、個別の建築物の建替えの必要性ではなく、区域全体の土地利用状況からみて市街地再開発事業による面的整備が必要か否かという観点から、施行区域要件に含めるか否かを判断しているものである。</p> <p>旧耐震基準に基づいて建築された建築物は、新耐震基準に基づいて建築された建築物と比較すると、個別の建築物としての耐震性は十分ではないが、耐火性能に問題があるわけではなく、また旧耐震建築物が存在することによって直ちに当該建築物の存在する区域全体からみて都市機能の低下、土地の低度利用等が発生しているとは判断できないことから、旧耐震建築物であることのみをもって、施行区域要件の判断にあたり耐火建築物と同様に扱うことは適当でない。</p>		z1200110	国土交通省	市街地再開発事業における施行区域要件について	5111	51110002	11	(社)不動産協会	2	市街地再開発事業における施行区域要件について	<p>市街地再開発事業の目的に鑑み、施行区域要件である耐火建築物から旧耐震建築物を除く</p>	防災面を配慮した再整備促進		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
都市再開発法第99条の2、第99条の3及び第118条の28	市街地再開発事業においては、施行者は、一定の施設建築物について施行者以外の他の者に行わせることができ、この建築を行う者を特定建築者として都市再開発法第99条の2等に位置付けているところである。特定建築者制度においては、市街地再開発事業の公共性に鑑み、公募原則の下、事業計画及び権利変換計画(管理処分計画)に適合し、かつ、当該市街地再開発事業の目的を達する上で最も適切な計画を提出した者を特定建築者に選定することとしているところである。このような公平かつ透明な手続に対する要請については、公共事業に対する一般的な要請として近年ますます高まっているところである。	C		<p>特定建築者制度においては、市街地再開発事業の公共性に鑑み、公募原則の下、事業計画及び権利変換計画(管理処分計画)に適合し、かつ、当該市街地再開発事業の目的を達する上で最も適切な計画を提出した者を特定建築者に選定することとしているところである。このような公平かつ透明な手続に対する要請については、公共事業に対する一般的な要請として近年ますます高まっているところである。</p> <p>このように、特定建築者の選定は、あくまで事業者が提出した計画を客観的に審査することにより行うのであって、ご提案のように、選定時以前の協力の程度をもって特定建築者の選定手続を弾力化することは、上記のような要請に逆行するものであり、そもそも不適切である。</p> <p>なお、現行制度においては、施設建築物の一部等の譲受けを希望する旨の申出を行った従前権利者の権利の帰属先は、管理処分計画により初めて明らかになるため、従前権利者の権利を保全する観点から、特定建築者の選定は管理処分計画の決定後に行う必要がある。それ以前の段階において選定を行うことはできない。</p>		z1200111	国土交通省	特定建築者について	5111	51110003	11	(社)不動産協会	3	特定建築者について	東京都など自治体は、第二種市街地再開発事業において、民間のノウハウを活用し、事業の円滑な推進を図るため、事業協力者を選定している地区が多い。事業協力者は、特定建築者になることを目標・前提として、事業に参画し、施設計画へのノウハウの提供に留まらず、自治体ではなかなか対応が困難な、代替地の跡地や移転先ごとの建設、権利者の対応などを行い、事業の推進に協力しているが、その地位は不安定である。事業協力者がさらに積極的に事業に関わることを可能とするため、管理処分(権利変換)の決定時期によらず、施行者や権利者の同意(意向)により、強力的に決められるようにするべきである。	事業を確実に実現するためには、運営者などの早期事業参画が必要であり、特定建築者をできるだけ早期に確定することにより、事業の目的を達成し、また魅力的な施設計画とすることができる。	事業を推進するにあたり、事業協力者の積極的な参画は欠かせないものであり、また第二種市街地再開発事業においては、事業推進段階において、民間と自治体および権利者の信頼関係が構築されていくものである。施行者である自治体と権利者の意向により、事業協力者が特定建築者になることを可能とすることが事業を円滑に進めていくために必要である。	
都市再開発法第6条、都市計画法第69条、第70条、第71条、第72条、第73条、土地収用法第31条、第34条、第36条	都市計画事業である第二種市街地再開発事業においては、都市再開発法第6条第4項及び同法施行令第1条の6において読み替えられた都市計画法第70条第1項の規定により土地収用法第26条第1項の事業の認定の告示とみなされる都市再開発法第118条の2第1項各号に掲げるの告示があった後、施行者は、土地調査及び物件調査を作成しなければならない。	D		<p>都市計画事業である第二種市街地再開発事業における土地調査及び物件調査の作成手続は、都市計画法第69条の規定により適用される土地収用法第36条等の規定により、収用手続の一環として行われるものであり、都市計画法第69条の規定により適用される土地収用法第31条の規定により収用の手続が保留された場合はこれを行うことができないが、調査の作成手続を行う必要がある場合は、施行者の判断により、都市計画法第69条及び同法第73条第2号の規定により適用される土地収用法第34条の規定により手続開始の申立てを行うことにより対応することが可能である。</p>		z1200112	国土交通省	管理処分計画時の資産評価の早期確定について	5111	51110004	11	(社)不動産協会	4	管理処分計画時の資産評価の早期確定について	再開事業において権利変換計画および管理処分計画を円滑に作成するために、土地調査・物件調査を早期に確定できるように、役員委員会等を早期に実施する仕組みを作っていただきたい。	工区が分かれる事業においては、最後の工区のみ管理処分時期を待たざるを得ない。このため、土地調査においては、隣接権利者の権利も確定しないケースが多いため、一部の権利者の権利を著しく制限することとなっているため、改善が望まれる。	第二種事業では、土地調査・物件調査が作成できない時の役員委員会の実施については、実施できないという運用がされている。このため、土地調査においては、隣接権利者の権利も確定しないケースが多いため、一部の権利者の権利を著しく制限することとなっているため、改善が望まれる。	
道路法第7、10条	都道府県道の路線の認定・変更・廃止をしようとする場合、都道府県知事は、あらかじめ当該都道府県の議会の議決を経なければならない。	C		<p>都道府県道の路線の認定とは、道路法上の道路を新設するための前提行為であり、併せて、その道路の道路管理者が決定することである。当該道路管理者には、当該道路の管理権限、管理責任(当該道路を適切に管理する費用負担を含む)が発生することとなるので、都道府県道の路線の認定は、慎重に判断される必要があり、その認定に当たっては、都道府県議会の議決を経て、都道府県知事が認定することとされている。したがって、都道府県道の路線の認定にあたって、都道府県議会の議決を廃止することは困難と考える。</p>		z1200113	国土交通省	都市計画事業に伴う道路の新設・廃止の場合の議会承認の見直しについて	5111	51110005	11	(社)不動産協会	5	都市計画事業に伴う道路の新設・廃止の場合の議会承認の見直しについて	都市計画事業によって道路を新設・廃止する場合の議会承認について廃止を含め見直す。	手続事項の簡素化と事業のスピードアップ		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
都市計画法第12条の5	地区計画には、地区整備計画を定め、地区施設の配置等のうち、地区計画の目的を達成するため必要な事項を定める。また、地区計画を都市計画に定める際、当該地区計画の区域の全部又は一部について地区整備計画を定めることができない特別の事情があるときは、当該区域の全部又は一部について地区整備計画を定めることを要しない。	d		都市計画法第12条の5に規定されている通り、地区計画を都市計画に定める際、当該地区計画の区域の全部又は一部について地区整備計画を定めることができない特別の事情があるときは、当該区域の全部又は一部について地区整備計画を定めることを要しないとされており、また、地区計画の区域内において、地区整備計画において定める事項についても、地区計画の目的を達成するため必要な事項を定めるものとされていることから、地区計画の部分的又は段階的な策定は、現行制度において可能である。		z1200114	国土交通省	再開発等促進区における「整備計画」の段階的策定について	5111	51110009	11	(社)不動産協会	9	再開発等促進区における「整備計画」の段階的策定について	再開発等促進区のエリア内での部分的・段階的な開発手続推進を可能にすべき。		低未利用地の早期活用が可能になり、土地の高度利用と都市機能の更新に寄与できる。	
都市計画法(第53条「建築の許可」、第54条「許可の基準」)	都市計画法第53条の規定により、都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならないこととなっている。ただし、階数が2以下で、かつ、地階を有しない木造の建築物の改築又は移転、非常災害のため必要な応急措置として行う行為、都市計画事業の施行として行う行為などについては許可を受ける必要はない。 また、都市計画法第54条の規定により、許可の申請があった場合、当該建築が都市計画施設又は市街地開発事業に関する都市計画のうち建築物について定めるものに適合すること、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められることなどに該当するときは、都道府県知事は、その許可をしなければならないこととなっている。	d		法第53条の規定による建築物の建築の制限は、都市計画として決定される計画について、将来の事業の円滑な施行を確保するために行われるものであるが、法第54条の規定は、許可しなければならない建築物の基準を定めているものであって、その基準に該当しない場合であっても、都市計画の趣旨に沿って都道府県知事の判断により許可することができることになっており、現行の制度下で対応可能である。		z1200115	国土交通省	都市再生緊急整備地域等に属する都市計画公園・緑地指定区域の建築規制緩和について	5111	51110010	11	(社)不動産協会	10	都市再生緊急整備地域等に属する都市計画公園・緑地指定区域の建築規制緩和について	都市再生緊急整備地域等に属する都市計画公園・緑地指定区域の建築規制を緩和する。		地権者の土地の有効利用を促進し、地域全体の整備促進が図れる。	
都市再開発法第73条、第74条、第76条、第77条及び第80条	市街地再開発事業における権利変換の処分は、権利変換計画に従って行われることとなるが、権利変換計画においては、地区外転出の申出をした者を除き、施行地区内の宅地の所有者及び借地権者については、従前の宅地等の価額に対応した施設建築物の一部等が与えられることとなる。	c		容積率は、対象となる土地に係る所有権又は借地権(以下「土地所有権等」という。)の内容に対する建築基準法による行政上の規制値にすぎない。ご提案の空中権が何を指すのか必ずしも明らかではないが、仮に容積率について取引が行われた結果容積率について何らかの変動が生じたとしても、当該土地所有権等の内容に関する制限に変動が生じるにすぎず、土地所有権等自体が変動するものではなく、独立した新たな権利が生じるわけではない。 従って、ご提案の空中権を土地所有権等と同等の独立した権利として扱うのは適当でない。 なお、本要望のうち、登記制度に係る事項については、法務省の所管事項である。		z1200116	国土交通省	「空中権」の評価について	5111	51110011	11	(社)不動産協会	11	「空中権」の評価について	再開発の検討段階において、隣接地における余剰容積率利用権(=空中権)を先行取得した場合の登記設定や再開発事業の権利変換時において従前資産として評価できる仕組みの創設が望まれる。	隣接地の余剰容積がこれまで以上に取引し易くなり、隣接地も含めて、一体的な街づくりが可能となる。	都心における再開発の推進段階において、隣接所有者の要望により、空中権を取引するケースが、今後一般化すると懸念される。事前に取引された空中権および地益権等について、都市再開発法における評価基準日時点に存する権利として、権利変換時において従前資産として評価できる仕組みの創設が望まれる。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
<p>道路運送車両法第28条の3</p> <p>道路運送車両法施行規則第13条</p> <p>平成13年3月27日付国自管第22号管理課長通達「甲種受託者による出張封印の実施について」</p>	<p>国土交通大臣は、登録自動車に取りつけた自動車登録番号標への封印の取り付けを国土交通省令で定める要件を備える者に委託することができることとされている。</p>	d		<p>封印の取付については、道路運送車両法第28条の3第1項の規定に基づき、民間事業者に委託できるとされている。この規定に基づき、既に封印の取付については、民間委託が行われている。</p> <p>なお、要件については、道路運送車両法施行規則第13条に定められている。</p> <p>また、行政書士等による出張封印も可能としているところである。</p> <p>封印委託事業者数 4,803社</p> <p>封印業務件数 委託業務 新規登録 5,063,164件 移転等 3,040,451件 合計 8,103,615件</p>		z1200117	国土交通省	道路運送車両法11条「封印」について	5112	51120001	11	行政法務協同組合	1	道路運送車両法11条「封印」について	道路運送車両法28条の3にいうところの『封印取り付け代行者』として委託を受けた者として当組合は受託したい	道路運送車両法11条及び28条の3にいうところの『封印取り付け代行者』の甲種受託者として認めて頂くことにより、取り扱いの範囲が広くなります。本来私たちの持っている機動力とを併せれば国民へのサービスは格段に向上するものと確信します。私たち組合において、封印の取り付け方法についての研修を実施し、一定水準の知識を有するものに対して、『認定書等』を交付し、『甲種受託者団体』の正式な団体員であることを認定しその者だけに出張封印受託業務を行わせる。	現在行政書士は乙種受託者として封印業務の一部を担っています。『出張封印』が認められていることにより国民に対するサービスは向上すべきです。しかしその一方で、取り扱いは個人間取引の場合のみに限定され、大変制約されています。ITが普及し、個人間取引が活発化したとはいえ自動車の売買においてはその大半は新車ディーラー又は中古店が仲介しています。その為取引の一方(譲渡人または譲受人)が法人であることがほとんどです。結果、実情我々行政書士が取り扱える封印業務はきわめて少なく、陸運支局によっては1ヶ月に1件もないところもありません。また、民間に対して委託事業が進んでいるとはいえ任されている団体に所属する事業者は少数です。また、まずその団体に属するための条件を満たすことが要求されるため、本来の封印業務は国民へのサービスは格段に向上するものと確信します。私たち組合において、封印の取り付け方法についての研修を実施し、一定水準の知識を有するものに対して、『認定書等』を交付し、『甲種受託者団体』の正式な団体員であることを認定しその者だけに出張封印受託業務を行わせる。	
<p>海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律</p>	<p>現在、船舶からの排出ガスに対する規制は導入されていない。</p>	c		<p>海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律については、第159回国会において改正し、船舶からの排出ガス対策として、窒素酸化物の放出抑制のため、船舶に設置する原動機に対する規制を導入するとともに、硫酸酸化物の放出抑制のため、船舶用燃料油に対しても規制を導入することとしたところである。本規制は、平成17年度中に施行する予定であり、まずは、規制の導入を確実に実施し、その後、その効果を検証する必要がある。</p>		z1200118	国土交通省、環境省	船舶からの排出ガス対策	5117	51170020	11	東京都	20	船舶からの排出ガス対策	使用燃料の良質化や陸上電源の利用等、有効な船舶排出ガス対策について積極的に検討し早期に対策を講じること。		・東京港周辺の二酸化窒素や二酸化硫黄の大気環境濃度は、長期間継続して高い状況にある。これは港湾地域が抱える共通の問題であり、本年、マルポール条約の批准に伴い海洋汚染防止法の改正が行われたところであるが、国の責任において、船舶からの排出ガスについてより抜本的な対策を講じる必要がある。	
					<p>本年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、情報交換を行ったところである。</p>	z1200119	国土交通省、総務省、財務省、国土交通省、総務省、財務省、e環境省、f外務省	政府調達の透明化の推進	5120	51200010	11	欧州委員会(EU)	10	政府調達の透明化の推進	<p>国土交通省の認定制度に加えて、EUは経費の評価の一環としてまた資格審査段階において、発注機関が外国における経験を直接認定できるようにすることを提案する。国内・国外の経験を一切区別せず、平等に考慮すべきである。</p> <p>経営事項審査制度において、主要な財務および技術に関する能力について、下限指標の導入をEUは提案する。EUは、企業が入札に先んじて経営事項審査を受ける義務を撤廃し、発注機関自体が各々の調達手続において、企業能力の評価を行うことを提案する。</p> <p>EUは、登録義務を撤廃するか、MLITにおける統一登録に代替し、それを日本全国の発注機関において有効とすることを提案する。</p> <p>EUは、現行の予定価格制度を廃止するか、EUで適用しているものと同様の制度、すなわち各契約のために指定された予算の提示、に切り替えることを提案する。いずれにせよ、異常に低い価格の応札を自動的に拒絶すべきではない。その代わりに、入札者にそのような低価格で応札した理由と正当性を説明する機会を与えるべきである。</p>	<p>(具体的要望内容より続き)</p> <p>e. EUは、技術仕様的设计あるいは記述的特性に合致していないが、その要件に明らかに適合しており、発注の目的とニーズを満たしているような「同等性のある」手法に基づく応札については、発注機関がそれを考慮できるようにすべきと提案する。EUは、日本に対して、確信的な技術仕様への代替案として、革新的な技術手法を考慮することを奨励する。この観点において、EUは日本が環境物品等の調達に係る技術的要件を見直し、「同等性のある」生産手法を受け入れることを要請する。</p> <p>f. EUは、日本では事業所を設立してはならないが、公共調達への参加を希望しているような企業のために、政府調達セミナーの際に全庁から配布および説明が行われるその年度に予定されている調達の全リストを、外務省・総務省のホームページに掲載することを提案する。また、このセミナーの対象範囲を拡大し、当該年度内に実施されるすべてのインフラ事業を対象とするよう提案する。</p>	<p>「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2004年10月28日 駐日欧州委員会代表部) 2.1政府調達</p> <p>による。</p>	

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
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、IATA・PEX運賃額を上限とし、下限額をIATA・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。 キャリア・IT運賃については、IATA・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。		z1200120	国土交通省	航空会社による航空券の販売に関する規制の見直し	5120	51200034	11	欧州委員会(EU)	34	航空会社による航空券の販売に関する規制の見直し	a. 航空運賃および航空券の販売について、たとえばインターネットを介した販売などについて、航空会社による航空券の販売に関する不要な制限を、日本政府当局が除去することを歓迎する。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2004年10月28日 駐日欧州委員会代表部) 2.5.1運輸/航空輸送による。	
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こととまるなど、政府の関与は極めて限定的である。	d		成田国際空港における現在の着陸料の水準は、国際的な慣行に基づき、航空会社の集まりである国際航空運送協会(IATA)に対してその算定理由等の説明を行い、双方が合意する形で空港会社が設定したものであることから、優越的地位の濫用にはあらず、投資や航空サービスを阻害しているとは考えていない。		z1200121	国土交通省	各種航空料金の見直しに関する施策の実施	5120	51200035	11	欧州委員会(EU)	35	各種航空料金の見直しに関する施策の実施	b. 各種空港料金について、東京およびその周辺は、自然な競争が制限され、数少ない空港が地域のすべての便を吸収するという状況下にある。自然な競争が限定的である場合、国には支配的な地位の乱用がないよう保障する役割がある。日本政府は、空港当局が設定した価格水準がもはや投資と航空サービスの供給の阻害要因とならないようにするため行動することが出来る。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2004年10月28日 駐日欧州委員会代表部) 2.5.1運輸/航空輸送による。	
なし(IATA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。	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。		z1200122	国土交通省	成田空港における発着枠割当て方法の見直し	5120	51200036	11	欧州委員会(EU)	36	成田空港における発着枠割当て方法の見直し	c. 空港インフラおよび発着枠割当てについて、成田空港における割り当て方法が、他のOECD加盟国の最善の慣行に沿って見直されることを要求したい。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2004年10月28日 駐日欧州委員会代表部) 2.5.1運輸/航空輸送による。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 事項 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
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いう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じ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、日本港運協会を介さ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るが、当事者間の合意に基づき既に要望の代替方式が確保されており、日本港運協会を通じた事前協議を使うか代替方式を使うかは船社の判断に委ねられているところである。また、日本港運協会を通じた事前協議についても、協議案件の削減等大幅な改善が既に行われているところであり、現時点において、船社・荷主から、事前協議に関して問題が生じているとの指摘はない。		z1200123	国土交通省	港湾サービス等に係る事前協議制度等の見直し	5120	51200037	11	欧州委員会（EU）	37	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代替方式による事前協議手続きを確保すること。 日本における港湾サービスの供給について、自由競争への不当な影響を排除するために、船会社の事業計画変更申請の取り扱いに関する日本港運協会の役割をさらに見直すこと。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」（2004年10月28日 駐日欧州委員会代表部） 2.5.2運輸/海上輸送（国際海運）による。	
建築基準法第68条の26等	建築基準法においては、建築物に用いる建築材料等は、建築基準法に掲げる所要の性能基準に適合する必要があるが、性能が確認されている例示仕様のものか、その性能について個別に性能評価機関の性能評価を受け、これに基づき国土交通大臣の認定を受けたものでなくてはならない。	d		大臣認定手続きについては、EUからの要請に配慮し、他の申請者との公平を書さない範囲で可能な限り、手続きの迅速化に努めている。		z1200124	国土交通省（経済産業省）	建築材料に係る大臣認定作業の加速化	5120	51200051	11	欧州委員会（EU）	51	建築材料に係る大臣認定作業の加速化	a. 大臣認定の申請が出されて、未だ認定を受けていない製品について、その作業を加速化するために努力を続けること。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」（2004年10月28日 駐日欧州委員会代表部） 3.3.1国際基準の促進/建築基準 - 建築材料のホルムアルデヒド発散基準による。	
建築基準法第68条の26等	建築基準法においては、建築物に用いる建築材料等は、建築基準法に掲げる所要の性能基準に適合する必要があるが、性能が確認されている例示仕様のものか、その性能について個別に性能評価機関の性能評価を受け、これに基づき国土交通大臣の認定を受けたものでなくてはならない。	d		引き続き、努力を継続するが、EUの試験機関側の協力も必要である。なお、既にスウェーデンの試験機関が日本の指定性能評価機関との試験業務の下請け契約を締結している。（国土交通省ホームページ参照： http://www.mlit.go.jp/english/housing_bureau/kensetu.files/ehyokakikan.pdf ）		z1200125	国土交通省（経済産業省）	建築材料の大臣認定制度におけるEU試験機関による下請けの促進	5120	51200052	11	欧州委員会（EU）	52	建築材料の大臣認定制度におけるEU試験機関による下請けの促進	b. 日本の性能評価機関が大臣認定制度に沿って試験の実施をする時、EUの試験機関を下請けとして使うことを促進させるよう努力を続けること。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」（2004年10月28日 駐日欧州委員会代表部） 3.3.1国際基準の促進/建築基準 - 建築材料のホルムアルデヒド発散基準による。	

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
建築基準法第77条の57	海外の機関が、当該性能評価を行おうとする場合は、承認性能評価機関として国土交通大臣の承認を受けることが可能である。	d		承認の基準に適合すれば、EUを含む海外の機関は、建築基準法に基づく性能評価機関としての承認を受けることができる。 (国土交通省ホームページ参照： http://www.mlit.go.jp/english/housing_bureau/recognition/01-1.pdf) なお、既にドイツの機関が、性能評価機関としての承認を受けている。 (国土交通省ホームページ参照： http://www.mlit.go.jp/english/housing_bureau/kensetu.files/ehyokakikan.pdf)		z1200126	国土交通省(経済産業省)	EUの認定機関による建築材料に係る試験および性能評価の実施	5120	51200053	11	欧州委員会(EU)	53	EUの認定機関による建築材料に係る試験および性能評価の実施	c. EUの能力がある認定機関は、日本の行政機関による受け入れが可能な試験および性能評価を実施し、その証明書を発行することが出来るとするEUの理解を確認すること。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2004年10月28日 駐日欧州委員会代表部) 3.3.1国際基準の促進/建築基準-建築材料のホルムアルデヒド発散基準による。	
建築基準法第68条の26等	建築基準法においては、建築物に用いる建築材料等は、建築基準法に掲げる所要の性能基準に適合する必要があるが、性能が確認されている例示仕様のものか、その性能について個別に性能評価機関の性能評価を受け、これに基づき国土交通大臣の認定を受けたものでなくてはならない。	-		我が国の規制とCEマーク制度の要求条件については、例えば、ホルムアルデヒドの放散速度測定温度が異なっていると承知している。なお、双方の要求条件について、専門家による情報交換が必要。	要望内容は直接規制にかかるものではない。	z1200127	国土交通省(経済産業省)	CEマークが付与された建築材料に係る基準の見直し	5120	51200054	11	欧州委員会(EU)	54	CEマークが付与された建築材料に係る基準の見直し	d. CEマーク付きの製品の受け入れの可能性を探るために、CEマーク制度と日本の規制の相違を説明すること。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2004年10月28日 駐日欧州委員会代表部) 3.3.1国際基準の促進/建築基準-建築材料のホルムアルデヒド発散基準による。	
道路運送車両法(自動車の装置)第41条 自動車は、次に掲げる装置について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。 一 二十(略)	道路運送車両の保安基準で定める基準が適用されている。	-		ECE規則については、EUを含む各方面からの要望や安全・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順次採用を進めているところ。また、我が国としては国連の自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)での活動等を通じてUN-ECE規則の策定・改正作業に積極的に関わっているところ。なお、本要望については、日EU規制改革対話の枠組みにおいて、日EU間で議論が進められている。		z1200128	国土交通省	UN規則の採択の推進	5120	51200055	11	欧州委員会(EU)	55	UN規則の採択の推進	EUは、長い間日本がUN規則の採択を加速することを求めている。特に、EUは次の点を要望する。 ・2004年以後、年間の規則採択を大幅に加速すること。 採択の決定には、以下の優先リストに考慮すること。すなわち、日本が未採択の照明関係規則(R4、R53、R74、R87、R98、R99、R112)すべての採択。安全を優先させる論理的結果として、R13、R16、R43、R44およびR46の包括的採択。さらに、他の重要な規則として、R51、R59、R90、R97 および R103の採択を望む。最後に、R14、R37 およびR113が予定通り2004年度に採択される事を望む。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2004年10月28日 駐日欧州委員会代表部) 3.3.2国際基準の促進/自動車-UN規則の採択による。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
船舶等型式承認規則第4条、第6条	大量に生産される船用品について型式承認を受けたものは、船舶での検査が省略される。この型式承認を受けるには、国土交通大臣が実施する試験に合格する必要がある。	d		我が国は海上人命安全(SOLAS)条約等の国際条約において定められている船用機器の型式承認制度を国内法令に取り入れ、実施している。型式承認は旗国政府の責任において実施することとされているため、型式承認試験を国自らが実施することとし、試験基準については国際基準を取り入れたものとしている。 また、外国製品について型式承認を行う場合には、検査官の立ち会い試験を可能な限り省略するため、外国の公的試験機関における試験データ等を活用しているところであり、事業者の負担の軽減を図っているところである。 なお、海外メーカーが製造する救命ボートについてもすでに型式承認を行っており、制度上の問題はなく、型式承認を受けることが可能である。		z1200129	国土交通省	救命ボートの輸出に関するSOLASや国際海事機関が許可した"型式許可・承認"の採用およびSOLASテストの簡素化	5121	51210021	11	オーストラリア	21	救命ボートの輸出に関するSOLASや国際海事機関が許可した"型式許可・承認"の採用およびSOLASテストの簡素化	日本は、SOLASや国際海事機関が認めている"型式許可・認証"を認めるように規制を改正すべきである。 日本は、全てのSOLASテストが日本の調査官の立会いで行われなければならないという要件を撤廃すべきである。	国際船舶安全を規制する"1974海上人命安全国際条約"(SOLAS)によれば、国際航路で通航する客船に関する全ての安全規制はSOLASの要件に基づかなければならない。SOLASは、内国航路で通航する船舶の安全性に関しては現地の行政に委ねている。日本の規制は、日本の内国航路で通航する日本の船舶に適用されているが、SOLASの要件に合致して製造された海上避難システムや大きな収容能力を持つ救命ボートを日本に輸出することが出来るオーストラリアの企業に影響を与えている。	日本政府は、内国航路を通航する日本国籍船舶に装備が出来る海上避難システムや大きな収容能力を持つ救命ボートの国際的な許可・認証を受け入れていない。それは対照的に、EUを含む他の多くの国はSOLASや国際海事機関が許可した"型式許可・承認"を受け入れている。日本の規制の結果、オーストラリアの企業は、SOLAS基準に従ってデザイン、製造、テストされ許可を受けた救命ボートにも拘わらず、100人の乗船能力を持つ救命ボートを日本に輸出することが出来ない。 更に、日本政府は、オーストラリア企業が内国航路を通航する日本国籍船舶に救命ボートを設置するためには、日本の調査官の立会いでSOLASが求めている全てのテストを行う必要があると通知している。幾つかのケースにおいて、日本政府が求めるテストを行うためにはコストが非常に高く掛かり、終了するために一年近くかかる。これは日本に救命ボートを輸出しようとしているオーストラリア企業にとって更なる障壁となっている。	
構造用集成材の日本農林規格(平成8年1月29日農林水産省告示第111号)建築基準法	1 構造用集成材のJAS規格においては、JAS格付できる樹種があらかじめ規定されており、オーストラリアン サイプレスはこの中に含まれていない。規定された樹種以外の樹種については、規定された樹種と同等の性能を有する樹種であればJAS格付できる旨の規定があるものの、耐候性の評価など難しい問題があり、その同等性能を評価するシステムの構築に至っていない。 2 また、全てのJAS規格については、JAS法に基づき、制定等から5年を経過する日までに見直しを行うこととなっており、現在順次見直しを行っているところである。 3 なお、建築基準法では、JAS認定を取得していない材料を土台に用いることを妨げていない。	b e		構造用集成材のJAS規格については、見直しの素案の検討会を年内には開始することとしており、その中で、当該オーストラリアンサイプレス及び同等性能を評価するシステムについても議論することとしている。 なお、JAS認定を取得していない材料を建築物の一般的な住宅の土台に用いることは、現行において可能であるので、ご提案の要望理由に書かれている内容は事実誤認であると考えられる。		z1200141	農林水産省、国土交通省	オーストラリアン サイプレスのJAS認定化	5121	51210022	11	オーストラリア	22	オーストラリアン サイプレスのJAS認定化	日本がサイプレス集成材への最近の需要に応じるために、現行制度の下で提出された申請書の手続きを促進させる措置を考へるべきである。 日本が現行のJAS規格見直しの枠組みの中で、JAS認定のための申請手続きを進捗させる新しい措置を導入するべきである。 日本が現行のJAS規格の見直しの成果として、JAS認定のための手続きの概要を示した明確なガイドラインを作成するべきである。	オーストラリアは、JAS規格を見直す際に、集成材と単板積層材のJAS規格問題について重要な議論が進められると認識している。2004年6月に見直し手続きの一環として、オーストラリアはオーストラリアン サイプレスを建築物用土台として認定することを農林水産省が検討するよう要望書を提出した。 2004年6月に発表されたJAS規格の見直しによる新しい手続において、申請書を再提出しなければならないという要件が手続きの一部として有るために、オーストラリアのサイプレスに関する申請の状況が2007年3月末まで多分明らかにならない状況にある。 日本での需要が多い中で、申請検討期間が3年間にも及ぶことは、この製品を必要とする日本の企業に損失をもたらす、サイプレス製品を供給しようとするオーストラリアの企業にも多大な潜在的損失をもたらす。		
					本年12月に日本と米国の政府間の「日米規制改革イニシアティブ」の場において、情報交換を行ったところである。	z1200130	国土交通省、公正取引委員会	行政措置減免制度の導入	5122	51220105	11	米国	105	行政措置減免制度の導入	談合活動の自主報告の奨励を目指して、国土交通省(国交省)および他の関係政府機関の下で行われる下記の対策を含む制度を採用する価値を検討する。 関係省庁または公取委に進み出て談合の存在を報告した最初の会社に対して、指名停止を含む行政制裁を免除する。 措置減免の自己申告者の身元が明るみに出ないようにする適切な処置を講じる。	談合は、日本経済において、引き続き重要な問題である。談合は、必要な改革の基礎を危うくし、消費者、納税者ならびに最も効率的な入札者の利害を損なうものである。官製談合は、政府職員が日本における法の恩恵および競争文化の創造の基礎を危うくすることに直接関与するので、特に有害である。談合に効果的に対応するために、米合衆国は日本に以下のことを要望する。		

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
					本年12月に日本と米国の政府間の「日米規制改革イニシアティブ」の場において、情報交換を行ったところである。	z1200131	総務省、国土交通省	制裁の透明性の向上	5122	51220107	11	米国	107	制裁の透明性の向上	国交省、総務省および他の関係府機関が前年中に該合に従事したと確定した各社を載せた、またそれら各社に課された行政制裁および各社が該合活動による損害に対して政府へ支払った賠償額を明記した報告書を毎年公表すべきである。		該合は、日本経済において、引き続き重要な問題である。該合は、必要な改革の基礎を危うくし、消費者、納税者ならびに最も効率的な入札者の利益を損なうものである。官製該合は、政府職員が日本における法の愚弄および競争文化の創造の基礎を危うくすることに直接関与するので、特に有害である。該合に効果的に対応するために、米合衆国は日本に以下のことを要望する。	
					本年12月に日本と米国の政府間の「日米規制改革イニシアティブ」の場において、情報交換を行ったところである。	z1200132	国土交通省	入札制度の改革	5122	51220108	11	米国	108	入札制度の改革	該合を更に困難にする新たな入札手続きを検討する。そのような目的のために、パブリックコメント手続の下、提案された新たな入札手続きについてパブリックコメントを求める。		該合は、日本経済において、引き続き重要な問題である。該合は、必要な改革の基礎を危うくし、消費者、納税者ならびに最も効率的な入札者の利益を損なうものである。官製該合は、政府職員が日本における法の愚弄および競争文化の創造の基礎を危うくすることに直接関与するので、特に有害である。該合に効果的に対応するために、米合衆国は日本に以下のことを要望する。	
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こととどまるなど、政府の関与は極めて限定的である。	e		制度の現状で述べたとおり政府の関与は限定的であり、規制改革の問題として論じるべきものではない。		z1200133	国土交通省	空港使用料及び手数料	5122	51220164	11	米国	164	空港使用料及び手数料	日本の消費者と業界に益をもたらすよう、成田国際空港と関西国際空港の着陸料およびその他の航空会社の空港使用料を速やかに引き下げる。		米合衆国は日本国政府に対してビジネスおよび観光を取り巻く環境を改善し、それにより経済に活気をもたらすために、下記のことを要望する。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の所管官庁	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望主体名	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	その他(特記事項)
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こととまるなど、政府の関与は極めて限定的である。	e		制度の現状で述べたとおり政府の関与は限定的であり、規制改革の問題として論じるべきものではない。		z1200134	国土交通省	空港使用料及び手数料	5122	51220165	11	米国	165	空港使用料及び手数料	中部国際空港(セントレア)の着陸料およびその他の航空会社の空港使用料を世界的に競争力のあるものとし、国際線の使用料により国内線の使用料が補助されることを避けるため、透明性の高い交渉が行われることを確実にする。		米国政府は日本国政府に対してビジネスおよび観光を取り巻く環境を改善し、それにより経済に活気をもたらすために、下記のことを要望する。	
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こととまるなど、政府の関与は極めて限定的である。	e		制度の現状で述べたとおり政府の関与は限定的であり、規制改革の問題として論じるべきものではない。		z1200135	国土交通省	空港使用料及び手数料	5122	51220166	11	米国	166	空港使用料及び手数料	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を公表し、パブリックコメントの機会を設ける。		米国政府は日本国政府に対してビジネスおよび観光を取り巻く環境を改善し、それにより経済に活気をもたらすために、下記のことを要望する。	
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こととまるなど、政府の関与は極めて限定的である。	e		制度の現状で述べたとおり政府の関与は限定的であり、規制改革の問題として論じるべきものではない。		z1200136	国土交通省	空港使用料及び手数料	5122	51220167	11	米国	167	空港使用料及び手数料	着陸料計算は国内線および国際線の双方とも透明性のあるものとし、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。		米国政府は日本国政府に対してビジネスおよび観光を取り巻く環境を改善し、それにより経済に活気をもたらすために、下記のことを要望する。	

「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」における全国規模の規制改革・民間開放要望事項一覧

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	管理コード	制度の 所管官庁	項目	要望 管理番号	要望事項 管理番号	要望 補助 番号	要望主体名	要望 事項 番号	要望事項 (事項名)	具体的 要望内容	具体的事業の 実施内容	要望理由	その他 (特記事項)
運輸省航空局長 通達(空国第14 5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、IAT A・PEX運賃額を上限とし、下限 額をIATA・PEX運賃額の下 0%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。		z1200137	国土交通省	航空会社による航空券の販売	5122	51220168	11	米国	168	航空会社による航空券の販売	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 実施している数少ない国の一つであり、 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、多 種類の運賃へアクセスが可能になること で、旅行に対する需要が喚起され、海外 から日本への旅行を増加させたいという 目標を支援することとなる。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になるだろう。米国 政府は日本国政府に対して、この慣行を 排除し、関係当局間の航空サービス交渉 の場で、この目的に向けさらなる話し合 いを行うことを提案する。	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 実施している数少ない国の一つであり、 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、多 種類の運賃へアクセスが可能になること で、旅行に対する需要が喚起され、海外 から日本への旅行を増加させたいという 目標を支援することとなる。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になるだろう。米国 政府は日本国政府に対して、この慣行を 排除し、関係当局間の航空サービス交渉 の場で、この目的に向けさらなる話し合 いを行うことを提案する。		
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。		z1200138	国土交通省	30日前の運賃届出制	5122	51220169	11	米国	169	30日前の運賃届出制	現行の国土交通省の規則では、航空会社 による全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」ことに なっている。実際には、この規則は運用 されていないうえ、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の設定 を行えるよう、より短期間の運賃事前届 出を認めることを日本に迫っている。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、30日前の運 賃届出を求める数少ない国の一つであ る。それゆえに、米国政府は日本国政府 に対して、関係当局間の航空サービス交 渉の場で、この件に関してさらなる話し 合いを行うことを提案する。ダブルアプ ルバーバル(両当事国承認)制度からダブ ルディスアプルーバル(両当事国不承 認)制度への変更に関しても、航空サー ビス交渉で討議されるべきである。	現行の国土交通省の規則では、航空会社 による全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」ことに なっている。実際には、この規則は運用 されていないうえ、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の設定 を行えるよう、より短期間の運賃事前届 出を認めることを日本に迫っている。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、30日前の運 賃届出を求める数少ない国の一つであ る。それゆえに、米国政府は日本国政府 に対して、関係当局間の航空サービス交 渉の場で、この件に関してさらなる話し 合いを行うことを提案する。ダブルアプ ルバーバル(両当事国承認)制度からダブ ルディスアプルーバル(両当事国不承 認)制度への変更に関しても、航空サー ビス交渉で討議されるべきである。		