

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	制度の所管官庁等	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)
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)	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等において、工場製作のみが行われている期間等については、工場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ち合わせ記録等の書面により明確となっていることが必要。	d		全ての工場製作物について網羅的に記載して通知することは不可能であるため、「監理技術者制度運用マニュアル」では代表的なものについて例示表記をしているところである。昨年度回答した通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る。		JA160001	国土交通省	配置技術者の工事現場への専任を要しない期間を認める工事種類の追加	5023	5023A001	1	情報通信ネットワーク産業協会	1	配置技術者の工事現場への専任を要しない期間を認める工事種類の追加	「監理技術者制度運用マニュアル」三(2)「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等において、工場製作のみが行われている期間」の、専任を要しない期間を認める工事の具体例として、電気通信関連機器を追加載せたい。		前年度の回答で、電気通信工事における工場製作期間が、「専任を要しない期間を認める事例に該当することは明らかである」との回答を得ているが、電気通信工事は他の建設工事に比較しても、工場製作期間が占める割合の多い建設工事であるため、「監理技術者制度運用マニュアル」に記載する事例として加えていただきたい。	
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)	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等において、工場製作のみが行われている期間等については、工場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ち合わせ記録等の書面により明確となっていることが必要。	d		全ての工場製作物について網羅的に記載して通知することは不可能であるため、「監理技術者制度運用マニュアル」では代表的なものについて例示表記をしているところである。昨年度回答した通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る。		JA160001	国土交通省	配置技術者の工事現場への専任を要しない期間を認める工事種類の追加	5027	5027A001	1	社団法人 電子情報技術産業協会	1	配置技術者の工事現場への専任を要しない期間を認める工事種類の追加	「監理技術者制度運用マニュアル」三(2)「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等において、工場製作のみが行われている期間」の、専任を要しない期間を認める工事の具体例として、電気通信関連機器を追加載せたい。		前年度の回答で、電気通信工事における工場製作期間が、「専任を要しない期間を認める事例に該当することは明らかである」との回答を得ているが、電気通信工事は他の建設工事に比較しても、工場製作期間が占める割合の多い建設工事であるため、「監理技術者制度運用マニュアル」に記載する事例として加えていただきたい。	
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同じ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、に掲げるものと同等以上の能力を有する者と認定した者	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、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、補修までの一連の業務を経験するため必要な期間であることを踏まえれば、既に建設業の許可を受けている場合であってもこれを短縮する必要はない。		JA160002	国土交通省	建設業「経営管理者」資格要件の緩和	5023	5023A002	1	情報通信ネットワーク産業協会	2	建設業「経営管理者」資格要件の緩和	既に建設業の許可を受けている法人又は個人がその免許を更新する場合においては、許可を受けている建設業に同じ3年以上の経営業務管理責任者経験 同種の建設業の5年以上の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もの、と緩和いただきたい。		1.昨今、上場企業はいわゆる「執行役員」制を採るケースが多く、従前と比べ役員の数も少なく(且つ社外を含めた非常勤役員がその過半数を占めている。又、その任期は役員「いわゆる」執行役員」とも1年となっている企業が多く、建設業を兼業とする法人では常勤の役員が建設業法第7条の経験年数を満たすことが著しく困難な状態である。2.許可制度が導入された昭和46年、建設業告示第351号が告示された昭和47年、この三十数年の間に、高法改正を始め経営環境は著しく変化し、又、建設業の工期も大幅に短縮されている。その実態に建設業法第	

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	制度の所管官庁等	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7条第1号 建設業法第7条第1号イに掲げる者と同程度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關し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 に掲げるものと同等以上の能力を有する者と認定した者	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業務経験要件は、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、既に建設業の許可を受けている場合であってもこれを短縮する必要はない。		JA160002	国土交通省	建設業「経営管理者」資格要件の緩和	5027	5027A002	1	社団法人 電子情報技術産業協会	2	建設業「経営管理者」資格要件の緩和	既に建設業の許可を受けている法人又は個人がその免許を更新する場合においては、許可を受けている建設業に關しては3年、他の建設業に關しては5年以上の経営業務管理責任者経験、同種の建設業の5年以上の経営管理者に準ずる地位に於て経営業務を補佐した経験を有するもの、と緩和いただきたい。		1.昨今、上場企業はいわゆる「執行役員」制を採るケースが多く、従前と比べ役員の数も少なく巨つ社外を含めた非常勤役員がその過半数を占めている。又、その任期は役員「いわゆる」執行役員」とも1年となっている企業が多く、建設業を兼業とする法人では常勤の役員が建設業法第7条の経験年数を満たすことが著しく困難な状態である。2.許可制度が導入された昭和46年、建設業告示第351号が告示された昭和47年、この三十数年の間に、商法改正を始め経営環境は著しく変化し、又、建設業の工期も大幅に短縮されている。その実態に建設業法第	
建設業法第7条第2号	建設業の許可を受けようとする際には、その営業所ごとに一定の要件を満たす技術者を配置しなければならないこととされている。	c		建設業法に規定する営業所とは、常時請負契約の見積り、入札、狭義の契約締結等請負契約の締結に関する実体的な行為を行う場所とされており、建設業に關する営業の中心は各営業所にあることから、建設工事に関する請負契約の適正な締結及びその履行を確保するためには、各営業所ごとに許可を受けて営業しようとする建設業に係る建設工事についての技術者を専任で置く必要がある。この趣旨に照らせば、各営業所ごとに技術者を置かなければならないと考える。		JA160003	国土交通省	許可基準の営業所専任技術者の配置に関する規制緩和	5023	5023A003	1	情報通信ネットワーク産業協会	3	許可基準の営業所専任技術者の配置に関する規制緩和	消費者が請負契約の締結や履行に際して、技術面での適切なサービスを受けられる事を担保した営業所の技術者は、特定の営業所に専任を求められなく、営業しようとする工事種類ごとに営業しようとする営業所の数に応じた技術者の配置を許可の要件と改正する。この技術者は特定の営業所の専任という扱いでなく、国内であれば当該建設業者のどの営業所の建設工事案件に対してもその職務を遂行できるものとする。		建設業者の営業規模(営業しようとする工事種類ごとの営業所数)に応じて営業所に技術者の配置を義務づけている現行の許可制度は、不良・不適格業者の参入を規制する上で、また建設業者が消費者に対し適切な技術サービスを提供する上でも一定の役割を果たしている。 しかしながら、情報伝達手段が貧弱であった時代はともかく、電子メールやFaxなどその情報伝達ツールが広く普及し、かつ、交通手段が整備された今日において、技術者が特定の営業所に専任する意義は極めて薄く、むしろ、地域性や季節性の高い建設業者にとって、	
建設業法第7条第2号	建設業の許可を受けようとする際には、その営業所ごとに一定の要件を満たす技術者を配置しなければならないこととされている。	c		建設業法に規定する営業所とは、常時請負契約の見積り、入札、狭義の契約締結等請負契約の締結に関する実体的な行為を行う場所とされており、建設業に關する営業の中心は各営業所にあることから、建設工事に関する請負契約の適正な締結及びその履行を確保するためには、各営業所ごとに許可を受けて営業しようとする建設業に係る建設工事についての技術者を専任で置く必要がある。この趣旨に照らせば、各営業所ごとに技術者を置かなければならないと考える。		JA160003	国土交通省	許可基準の営業所専任技術者の配置に関する規制緩和	5027	5027A004	1	社団法人 電子情報技術産業協会	4	許可基準の営業所専任技術者の配置に関する規制緩和	消費者が請負契約の締結や履行に際して、技術面での適切なサービスを受けられる事を担保した営業所の技術者は、特定の営業所に専任を求められなく、営業しようとする工事種類ごとに営業しようとする営業所の数に応じた技術者の配置を許可の要件と改正する。この技術者は特定の営業所の専任という扱いでなく、国内であれば当該建設業者のどの営業所の建設工事案件に対してもその職務を遂行できるものとする。	執行役員制度導入の際に、商法上の役員(取締役執行役)を大きく減らし、執行役員に充てるケースがみられるが、このような企業運営の変化に即した制度の構築を求めものである。	建設業者の営業規模(営業しようとする工事種類ごとの営業所数)に応じて営業所に技術者の配置を義務づけている現行の許可制度は、不良・不適格業者の参入を規制する上で、また建設業者が消費者に対し適切な技術サービスを提供する上でも一定の役割を果たしている。 しかしながら、情報伝達手段が貧弱であった時代はともかく、電子メールやFaxなどその情報伝達ツールが広く普及し、かつ、交通手段が整備された今日において、技術者が特定の営業所に専任する意義は極めて薄く、むしろ、地域性や季節性の高い建設業者にとって、	

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	制度の所管官庁等	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26条 監理技術者制度運用マニュアルについて(平成16年国総建第315号)	建設業者が工事現場に置くこととされている主任技術者及び監理技術者は、建設工事の適正な施工を確保するため、所属建設業者と直接的かつ恒常的な雇用関係にあることが必要である。	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特例として認めたものであり、他に如何なる条件を課したとしても、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ことを認めることは、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ない。 また、この特例を適用した上で同一企業集団の企業が下請に入った場合、元下の責任関係が不明確となり、一括下請負の疑義が生じることとなることから、不適切であると考える。		JA160004	国土交通省	連結親子会社間における技術者の流動化について	5023	5023A004	1	情報通信ネットワーク産業協会	4	連結親子会社間における技術者の流動化について	一定の条件を満たす親会社・連結子会社間において、出向社員を出向先会社が工事現場に主任技術者または監理技術者として配置する場合、直接雇用の例外として、出向社員と出向先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、取り扱うこととしていただきたい。(一定の条件とは、当該連結子会社がペーパーカンパニーまたは不良・不適格建設業者でないことが客観的に明らかでない場合をいう。)		現在、民間企業では経営の自由度を高める観点から積極的に分社化を推進しており、それぞれの子会社は自律的に建設業を事業として営む一方、下請として親会社の実施する建設工事を支援している。また人的交流面でも、親会社から社員が子会社に出向し建設業に従事する場合やその逆もある。現状において、親会社と、その連結子会社の関係にある建設業者間においては、不良・不適格建設業者の排除の観点から、一定の条件に限定して技術者の流動化が認められているが、次のような制約がある。まず、この取扱が適用される企業集団と認められる条件とし	
建設業法第26条 監理技術者制度運用マニュアルについて(平成16年国総建第315号)	建設業者が工事現場に置くこととされている主任技術者及び監理技術者は、建設工事の適正な施工を確保するため、所属建設業者と直接的かつ恒常的な雇用関係にあることが必要である。	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特例として認めたものであり、他に如何なる条件を課したとしても、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ことを認めることは、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ない。 また、この特例を適用した上で同一企業集団の企業が下請に入った場合、元下の責任関係が不明確となり、一括下請負の疑義が生じることとなることから、不適切であると考える。		JA160004	国土交通省	連結親子会社間における技術者の流動化について	5027	5027A005	1	社団法人 電子情報技術産業協会	5	連結親子会社間における技術者の流動化について	一定の条件を満たす親会社・連結子会社間において、出向社員を出向先会社が工事現場に主任技術者または監理技術者として配置する場合、直接雇用の例外として、出向社員と出向先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、取り扱うこととしていただきたい。(一定の条件とは、当該連結子会社がペーパーカンパニーまたは不良・不適格建設業者でないことが客観的に明らかでない場合をいう。)		現在、民間企業では経営の自由度を高める観点から積極的に分社化を推進しており、それぞれの子会社は自律的に建設業を事業として営む一方、下請として親会社の実施する建設工事を支援している。また人的交流面でも、親会社から社員が子会社に出向し建設業に従事する場合やその逆もある。現状において、親会社と、その連結子会社の関係にある建設業者間においては、不良・不適格建設業者の排除の観点から、一定の条件に限定して技術者の流動化が認められているが、次のような制約がある。まず、この取扱が適用される企業集団と認められる条件として、	
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管理部門(選択科目を電気電子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関する知識、技術及び技能を審査したものとはいえないため、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。 なお、電気通信事業法に基づき電気通信主任技術者資格者証の交付を受け、一定の要件を満たす者については、建設業法における電気通信工事の主任技術者として認めることとして結論を得ており、平成17年度中に所要の措置を講じる予定である。		JA160005	国土交通省	電気通信工事監理技術者資格要件の拡大	5023	5023A005	1	情報通信ネットワーク産業協会	5	電気通信工事監理技術者資格要件の拡大	電気通信工事監理技術者資格要件として電気・電子技術士に加えて、既存資格の電気通信主任技術者と1級電気工事施工管理技士の双方を取得している者とする。 また、昨年度の1次回答では「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、他の既存資格の試験内容等を踏まえ検討し、平成16年度中に結論をえる」と頂いております。併せてこの進捗についてもお伺いしたい。		当初、電気通信工事監理技術者資格要件の拡大は電気通信工事監理技術者向けの新たな技術検定を創設を望んだ。それに対して、電気通信工事に対する新たな技術検定種目を設けることは困難と却下された。次に資格要件に既存資格「電気通信主任技術者(1種)」、「(2種)」、「1級電気工事施工管理技士」のいずれかに該当する事を要望した。それに対して、既存の国家資格のうち、電気通信主任技術者については、現在、主任技術者としての適否を検討しているところであり、現在、監理技術者資格として認める事は適切ではないと却下された。今	

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	制度の所管官庁等	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管理部門(選択科目を電気電子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。	c		1級電気工事施工管理技士については、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のとはいえないため、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。 なお、電気通信事業法に基づき電気通信主任技術者資格者証の交付を受け、一定の要件を満たす者については、建設業法における電気通信工事の主任技術者として認めることとして結論を得ており、平成17年度中に所要の措置を講じる予定である。		JA160005	国土交通省	電気通信工事監理技術者資格要件の拡大	5027	5027A006	1	社団法人 電子情報技術産業協会	6	電気通信工事監理技術者資格要件の拡大	電気通信工事監理技術者資格要件として電気・電子技術士に加えて、既存資格の電気通信主任技術者と1級電気工事施工管理技士の双方を取得している者とする。 また、昨年度の1次回答では「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、他の既存資格の試験内容等を踏まえ検討し、平成16年度中に結論をえる」と頂いております。併せてこの進捗についてもお伺いしたい。		当初、電気通信工事監理技術者資格要件の拡大は電気通信工事監理技術者向けの新たな技術検定を創設要望した。それに対して、電気通信工事に対する新たな技術検定種目を設けることは困難と却下された。 次に資格要件に既存資格「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士」のいずれかに該当する事を要望した。それに対して、既存の国家資格のうち、電気通信主任技術者については、現在、主任技術者としての適否を検討しているところであり、現在、監理技術者資格として認める事は適切ではないと却下された。今	
建設業法第26条第3項 建設業法施行令第27条	公共性のある工作物に関する重要な工事で、請負代金が2,500万円以上となるものについては、主任技術者又は監理技術者は、工事現場ごとに、専任の者でなければならない。	c		工事の重要性は工場製作による部分も含め工事全体で判断されるべきであり、主任技術者又は監理技術者の工事現場への専任が必要となる重要な工事の判断基準としては、請負代金の額とすることが適当である。 なお、工場製作に係る部分については、他の工事の製作と一体的に管理することが合理的であることから、専任を要しないこととしている。		JA160006	国土交通省	監理技術者・主任技術者の専任義務基準の変更	5023	5023A006	1	情報通信ネットワーク産業協会	6	監理技術者・主任技術者の専任義務基準の変更	監理技術者・主任技術者を専任としなければならない工事金額の条件を、「請負代金の額が2,500万円以上のもの」から、土木請負工事工事費積算要領に基づいて「請負金額に占める一般管理費、共通仮設費、現場経費、消費税などを除く直接工事費が2,500万円以上のもの」に変更する。		電気通信工事の場合、請負金額に占める直接工事費の割合が低い。技術者の専任が必要かどうかの判断は請負金額全体ではなく、現場での対応が必要となる直接工事費の金額のみを基準とすることが適当であると考える。	
建設業法第26条第3項 建設業法施行令第27条	公共性のある工作物に関する重要な工事で、請負代金が2,500万円以上となるものについては、主任技術者又は監理技術者は、工事現場ごとに、専任の者でなければならない。	c		工事の重要性は工場製作による部分も含め工事全体で判断されるべきであり、主任技術者又は監理技術者の工事現場への専任が必要となる重要な工事の判断基準としては、請負代金の額とすることが適当である。 なお、工場製作に係る部分については、他の工事の製作と一体的に管理することが合理的であることから、専任を要しないこととしている。		JA160006	国土交通省	監理技術者・主任技術者の専任義務基準の変更	5027	5027A007	1	社団法人 電子情報技術産業協会	7	監理技術者・主任技術者の専任義務基準の変更	監理技術者・主任技術者を専任としなければならない工事金額の条件を、「請負代金の額が2,500万円以上のもの」から、土木請負工事工事費積算要領に基づいて「請負金額に占める一般管理費、共通仮設費、現場経費、消費税などを除く直接工事費が2,500万円以上のもの」に変更する。		電気通信工事の場合、請負金額に占める直接工事費の割合が低い。技術者の専任が必要かどうかの判断は請負金額全体ではなく、現場での対応が必要となる直接工事費の金額のみを基準とすることが適当であると考える。	

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	制度の所管官庁等	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2条第1項及び別表第1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)	建設業法上の建設工事とは土木建築に関する工事で別表第1に掲げるものと定義されている。また、告示で建設工事の内容を定めており、通知で建設工事の例示を示している。	e		「コンピュータ(パソコン)機器設置作業」等であっても告示及び通知で定められている建設工事の内容及び例示に該当すれば建設業法の適用を受けることとなる。また、この建設工事の内容や例示は、あくまでも工事であるものが列挙されているに過ぎず、たとえば、パーソナルコンピュータを単に配置する作業やソフトをインストールする作業などは当然これには含まれないものと解すべきものと考えられる。		JA160007	国土交通省	電気通信工事を伴わない「IT設備関連案件」の適用除外事例取扱要望	5023	5023A007	1	情報ネットワーク産業協会	7	電気通信工事を伴わない「IT設備関連案件」の適用除外事例取扱要望	昨年の本要望時の、「建設業とは明らかに進歩のスピードが異なるIT関連の工事を建設業法の中で括ることに對して、IT設備設置等の適用除外の例示が可能かどうかも含め、今後どう対応していくかの見解を示されたい。」に對して、貴省より、「「IT設備関連案件」であっても、作業の内容が建設工事であれば建設業法上の建設工事に該当すると考えられるが、「IT設備関連案件」の今日の実態を踏まえ、どのような部分を建設工事とすることが適当か、検討を行って参りたい。」との回答を得た。実際に工事として発注された事例としては、 コンピュ	IT設備関連工事とは、情報処理装置(パーソナルコンピュータ、サーバやその周辺装置)を設置もしくは既存の情報処理装置にソフトウェアをインストールし、通信装置(ルータやLANスイッチ等)及び通信装置間を接続する配線(無線の場合もあり)により構成される通信ネットワークを介して、情報処理装置間を相互に通信することにより、情報の収集/配信、処理を行う情報システムの構築に関わる工事であると考えられる。しかしながら、要望内容で示したような事例において、工事の行為がなされないにも関わらず、工事に関わる技術者(監理(主任)技術		
建設業法第2条第1項及び別表第1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)	建設業法上の建設工事とは土木建築に関する工事で別表第1に掲げるものと定義されている。また、告示で建設工事の内容を定めており、通知で建設工事の例示を示している。	e		「コンピュータ(パソコン)機器設置作業」等であっても告示及び通知で定められている建設工事の内容及び例示に該当すれば建設業法の適用を受けることとなる。また、この建設工事の内容や例示は、あくまでも工事であるものが列挙されているに過ぎず、たとえば、パーソナルコンピュータを単に配置する作業やソフトをインストールする作業などは当然これには含まれないものと解すべきものと考えられる。		JA160007	国土交通省	電気通信工事を伴わない「IT設備関連案件」の適用除外事例取扱要望	5027	5027A008	1	社団法人 電子情報技術産業協会	8	電気通信工事を伴わない「IT設備関連案件」の適用除外事例取扱要望	昨年の本要望時の、「建設業とは明らかに進歩のスピードが異なるIT関連の工事を建設業法の中で括ることに對して、IT設備設置等の適用除外の例示が可能かどうかも含め、今後どう対応していくかの見解を示されたい。」に對して、貴省より、「「IT設備関連案件」であっても、作業の内容が建設工事であれば建設業法上の建設工事に該当すると考えられるが、「IT設備関連案件」の今日の実態を踏まえ、どのような部分を建設工事とすることが適当か、検討を行って参りたい。」との回答を得た。実際に工事として発注された事例としては、 コンピュ	IT設備関連工事とは、情報処理装置(パーソナルコンピュータ、サーバやその周辺装置)を設置もしくは既存の情報処理装置にソフトウェアをインストールし、通信装置(ルータやLANスイッチ等)及び通信装置間を接続する配線(無線の場合もあり)により構成される通信ネットワークを介して、情報処理装置間を相互に通信することにより、情報の収集/配信、処理を行う情報システムの構築に関わる工事であると考えられる。しかしながら、要望内容で示したような事例において、工事の行為がなされないにも関わらず、工事に関わる技術者(監理(主任)技術		
建設業法第15条第2号建設業法施行令第5条の3	特定建設業(指定建設業を除く)の許可を受けようとする者は、その営業所ごとに次のいずれかに該当する者で専任のものを置かなければならないとされている。 技術検定その他の国土交通大臣が定める試験に合格した者又は国土交通大臣が定める免許を受けた者 発注者から直接請け負った、4500万円以上の金額の建設工事に関し、2年以上指導監督的な実務経験を有する者 国土交通大臣が又はに掲げる者と同等以上の能力を有するものと認定した者	c		特定建設業に係る営業所専任技術者及び監理技術者については、大規模な金額の下請契約を締結する建設業者及び建設工事においてその設置が必要とされるものであるという性質から、一定以上の指導監督的な実務経験を積んでいることが必要である。 指導監督的な実務経験を積まなければならない工事の請負代金の額の方については、発注者から直接請け負った工事について、3000万円以上の額の下請契約を締結する場合に特定建設業の許可の取得及び監理技術者の設置を要すること等を勘案すると、現行の4500万円以上とすることが適切である。		JA160008	国土交通省	専任技術者や監理技術者の指導監督的実務経験に該当する建設工事の請負代金要件見直し	5023	5023A008	1	情報ネットワーク産業協会	8	専任技術者や監理技術者の指導監督的実務経験に該当する建設工事の請負代金要件見直し	専任技術者や監理技術者の資格要件として認められる「指導監督的な実務経験」を積むためには、現行では請負代金4,500万円以上の建設工事に従事しなければならないとされているが、これを請負金額2,500万円以上に改めたい。	専任技術者の資格要件としては、技術士(電気・電子部門)資格の取得者、もしくは2年以上の指導監督的実務経験を有する者とされている。実態的には、実務経験を通じて技術者資格を得る方が圧倒的に多いが、その為には請負代金4500万円以上の建設工事に従事することが求められている。しかし、機器や工事のコストダウンによって請負金額は年々減少傾向にあり、専任技術者の資格要件とされる指導監督的実務経験が認められる請負金額4500万円以上の工事案件は減少傾向にある。その結果、2年以上の指導監督的実務経験を経て専任技術者資格を		

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	制度の所管官庁等	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、建設業法施行令第5条の3	特定建設業(指定建設業を除く)の許可を受けようとする者は、その営業所ごとに次のいずれかに該当する者で専任のものを置かなければならないとされている。 技術検定その他の国土交通大臣が定める試験に合格した者又は国土交通大臣が定める免許を受けた者 発注者から直接請け負った、4500万円以上の金額の建設工事に關し、2年以上指導監督的な実務経験を有する者 国土交通大臣が又はに掲げる者と同等以上の能力を有するものと認定した者			特定建設業に係る営業所専任技術者及び監理技術者については、大規模な金額の下請契約を締結する建設業者及び建設工事に於いてその設置が必要とされるものであるという性格から、一定以上の指導監督的な実務経験を積んでおく必要がある。 指導監督的な実務経験を積み重ねなければならない工事の請負代金の額の考え方については、発注者から直接請け負った工事について、3000万円以上の額の下請契約を締結する場合に特定建設業の許可の取得及び監理技術者の設置を要すること等を勘案すると、現行の4500万円以上とすることが適切である。		JA160008	国土交通省	専任技術者や監理技術者の指導監督的実務経験に該当する建設工事の請負代金要件見直し	5027	5027A009	1	社団法人 電子情報技術産業協会	9	専任技術者や監理技術者の指導監督的実務経験に該当する建設工事の請負代金要件見直し	専任技術者や監理技術者の資格要件として認められる「指導監督的な実務経験」を積むためには、現行では請負代金4500万円以上の建設工事に従事しなければならないとされているが、これを請負金額2,500万円以上に改めていただきたい。		専任技術者の資格要件としては、技術士(電気・電子部門)資格の取得者、もしくは2年以上の指導監督的実務経験を有する者とされている。実態的には、実務経験を通じて技術者資格を得る方が圧倒的に多いが、そのためには請負代金4500万円以上の建設工事に従事しなければならないとされている。しかし、機器や工事のコストダウンによって請負金額は年々減少傾向にあり、専任技術者の資格要件とされる指導監督的実務経験が認められる請負金額4500万円以上の工事業件は減少傾向にある。その結果、2年以上の指導監督的実務経験を経て専任技術者資格を		
外国為替及び外国貿易法第26条第1項(外国投資家の定義)、第27条(事前届出)、第55条の5(事後報告)	「外国投資家」の定義のうち、「非居住者である個人、または「外国法令に基づいて設立された法人その他の団体又は、外国に主たる事務所を有する法人その他の団体」により直接または間接に保有される議決権の合計が50%以上を占める会社については「外国投資家」と規定され、対内直接投資等の事前届出、又は事後報告が義務づけられている。			ご指摘の点については、多数の外国機関投資家が株式市場で株式を取得した場合であっても、個々の投資家間の関係がどのようなものであるかについて外形では判断できないことから、適用除外とすることは不適當である。また、仮に、個別に審査することとした場合には、手続が煩雑となり、投資家等の負担となる。 対内直接投資については、国の安全保障等に支障をきたすことになるおそれがある業種等限られた業種について事前届出制としているが、外国人による企業支配を管理する観点から、非居住者等の議決権比率の合計が50%以上である場合を対象とすることが適當である。同様に、事後報告についても、国際収支統計や事業所管官庁において取引の実態を把握する観点から外国資本の法人の状況を把握する必要があり、非居住者等の議決権比率の合計が50%以上である場合を対象とすることが適當である。		JA160009	内閣府、総務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省	「外為法に基づく「外国投資家」規制の適用除外」	5034	5034A011	1	(社)関西経済連合会	11	「外為法に基づく「外国投資家」規制の適用除外」	「外国投資家」の定義のうち、「非居住者である個人、または「外国法令に基づいて設立された法人その他の団体または外国に主たる事務所を有する法人その他の団体」により直接または間接に保有される議決権の合計が50%以上を占める法人に關し、適用範囲の見直しを行っていただきたい。株式公開企業で極めて多数の外国機関投資家が株式市場で株式を取得したことによって、その保有比率合計が50%以上となってしまったような場合には、実質的に外国人が事業を支配している場合に当たらないことから、何らかの適用除外を検討いただきたい。例えば、		本来この規制は、外国人による日本企業への経営支配を管理するのが目的であるものと思われる。その法の趣旨に鑑みれば、実質的に外国人が支配している場合に当たらないケースで、この規制を適用する必要は無いものと考えられる。また、株式公開企業において株主状況を把握できるのは半期毎であり、たまたまその時の市場での株式売買の結果、形式的に外国人保有比率が50%を超えたかどうかで、対内直接投資の届出の必要性や対外直接投資の届出の必要性が変動するとすれば、いたずらな混乱を招くものと考えられる。資本市場の国際化の実態に見合った		
外国為替及び外国貿易法第26条第1項(外国投資家の定義)、第27条(事前届出)、第55条の5(事後報告)	「外国投資家」の定義のうち、「非居住者である個人、または「外国法令に基づいて設立された法人その他の団体又は、外国に主たる事務所を有する法人その他の団体」により直接または間接に保有される議決権の合計が50%以上を占める会社については「外国投資家」と規定され、対内直接投資等の事前届出、又は事後報告が義務づけられている。			ご指摘の点については、多数の外国機関投資家が株式市場で株式を取得した場合であっても、個々の投資家間の関係がどのようなものであるかについて外形では判断できないことから、適用除外とすることは不適當である。また、仮に、個別に審査することとした場合には、手続が煩雑となり、投資家等の負担となる。 対内直接投資については、国の安全保障等に支障をきたすことになるおそれがある業種等限られた業種について事前届出制としているが、外国人による企業支配を管理する観点から、非居住者等の議決権比率の合計が50%以上である場合を対象とすることが適當である。同様に、事後報告についても、国際収支統計や事業所管官庁において取引の実態を把握する観点から外国資本の法人の状況を把握する必要があり、非居住者等の議決権比率の合計が50%以上である場合を対象とすることが適當である。		JA160009	内閣府、総務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省	外為法に基づく「外国投資家」規制の適用除外	5088	5088A044	1	社団法人リース事業協会	44	外為法に基づく「外国投資家」規制の適用除外	外国人株式保有比率50%超の企業で、実質的に外国人支配下でない企業における外為法上の「外国投資家」規制の適用除外を要望する。	形式上の規制適用による不要な事務コストが削減される。		「外国投資家」の定義のうち、「非居住者である個人、または「外国法令に基づいて設立された法人その他の団体または外国に主たる事務所を有する法人その他の団体」により直接または間接に保有される議決権の合計が50%以上を占める法人に關し、適用範囲の見直しを行っていただきたい。株式公開企業で極めて多数の外国機関投資家が株式市場で株式を取得したことによって、その保有比率合計が50%以上となってしまったような場合には、実質的に外国人が事業を支配している場合に当たらないことから、何らかの適用除外を検討いただきたい。例えば、	

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	制度の所管官庁等	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)
	税関においては、国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係省庁と民間団体による官民合同プロジェクトチームに参画し、盗難自動車の不正輸出防止対策に取り組んでいるところである。 平成17年7月から中古自動車輸出する場合には、輸出抹消仮登録証明書等の原本の提示が義務付けられており、必要に応じて車体番号を確認する等、盗難自動車の不正輸出の取締りを強化しているところである。 コンテナを利用して輸出される貨物をコンテナに詰めたまま輸出申請し許可を受けようとする者は、貨物をコンテナに詰め込む前に税関に申し出を行い、コンテナ扱いを利用できることについて確認を受けなくてはならない。	d		1. 税関では、従来より、盗難自動車を含め、不正輸出を防止する観点から、貨物をコンテナに詰め込まれた後に輸出申請し許可を受ける輸出貨物のコンテナ扱いについては、過去に開港法等の違反や税関の審査・検査により法令の規定に従っていない貨物を適用対象外とするときに、輸出申告時にコンテナ内貨物の現物確認を強化しているところである。 2. また、道路運送車両法の改正により、平成17年7月から中古自動車輸出する場合には、輸出抹消仮登録証明書等の原本の提示が義務付けられており、税関は審査・検査の際に、当該証明書の申請者と輸出者の同一性を認め、その内容を確認することにより、盗難自動車の不正輸出の取締りを強化しているところである。 3. 更に、第三者証明機関の協力については、既に、コンテナ貨物の輸出に関しては公認検査機関の協力を受けつつ、当該公認検査機関がコンテナ内の貨物の品名、数量、記号等税関が適当審査し必要と認め事項の確認及び照対を行い、その内容を証明した場合に、税関における審査・検査の参考としているところである。 4. なお、輸出者が貨物をコンテナに積み込む時に第三者証明機関を利用するか否かは、費用の問題も含め輸出者の判断であり、行政当局から輸出者に対し、すべてのコンテナ貨物について、コンテナ詰めに関しては、必ず第三者証明機関によるコンテナ内貨物の現物確認を受けるよう指導することは適切ではない。 5. いずれにせよ、税関としては盗難車の取締りを可能な限り積極的に行ってまいりたい。		JA160010	財務省 国土交通省	自動車盗難対策の強化	5046	5046A015	1	(社)日本損害保険協会	15	自動車盗難対策の強化	自動車盗難対策については、政府の国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係省庁と民間団体による官民合同プロジェクトチームによる様々な盗難防止対策が取られ、その効果が現れて来ている。このような状況のもと、自動車盗難犯罪の根絶に向けて、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。 中古車通関時における、輸出抹消仮登録証明書または輸出予定届出書の厳密な確認(輸出抹消仮登録証明書または輸出予定届出書の申請者が輸出者本人と同一であることの確認) 税関または第三者証明機関に	これらの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16億円の効果が期待できる。)	2004年(暦年)の自動車盗難件数は58,737件を数え、前年よりは減少したものの、5年続けて60,000件前後の高い発生件数を記録している。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。 道路運送車両法の改正により、7月から中古車輸出時には輸出抹消仮登録証明書を取得するか、一時抹消中の車については輸出予定届出書を取得し、税関において輸出時にそれらを確認することになった。 これまでは外国船員が中古車を持ち出す場合、旅具通関での取り扱いが可能であった	
	税関においては、国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係省庁と民間団体による官民合同プロジェクトチームに参画し、盗難自動車の不正輸出防止対策に取り組んでいるところである。 平成17年7月から中古自動車輸出する場合には、輸出抹消仮登録証明書等の原本の提示が義務付けられており、必要に応じて車体番号を確認する等、盗難自動車の不正輸出の取締りを強化しているところである。 コンテナを利用して輸出される貨物をコンテナに詰めたまま輸出申請し許可を受けようとする者は、貨物をコンテナに詰め込む前に税関に申し出を行い、コンテナ扱いを利用できることについて確認を受けなくてはならない。	d		1. 税関では、従来より、盗難自動車を含め、不正輸出を防止する観点から、貨物をコンテナに詰め込まれた後に輸出申請し許可を受ける輸出貨物のコンテナ扱いについては、過去に開港法等の違反や税関の審査・検査により法令の規定に従っていない貨物を適用対象外とするときに、輸出申告時にコンテナ内貨物の現物確認を強化しているところである。 2. また、道路運送車両法の改正により、平成17年7月から中古自動車輸出する場合には、輸出抹消仮登録証明書等の原本の提示が義務付けられており、税関は審査・検査の際に、当該証明書の申請者と輸出者の同一性を認め、その内容を確認することにより、盗難自動車の不正輸出の取締りを強化しているところである。 3. 更に、第三者証明機関の協力については、既に、コンテナ貨物の輸出に関しては公認検査機関の協力を受けつつ、当該公認検査機関がコンテナ内の貨物の品名、数量、記号等税関が適当審査し必要と認め事項の確認及び照対を行い、その内容を証明した場合に、税関における審査・検査の参考としているところである。 4. なお、輸出者が貨物をコンテナに積み込む時に第三者証明機関を利用するか否かは、費用の問題も含め輸出者の判断であり、行政当局から輸出者に対し、すべてのコンテナ貨物について、コンテナ詰めに関しては、必ず第三者証明機関によるコンテナ内貨物の現物確認を受けるよう指導することは適切ではない。 5. いずれにせよ、税関としては盗難車の取締りを可能な限り積極的に行ってまいりたい。		JA160010	財務省 国土交通省	盗難自動車対策の強化	5053	5053A190	1	(社)日本経済団体連合会	190	盗難自動車対策の強化	自動車盗難対策については、政府の国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係省庁と民間団体による官民合同プロジェクトチームが発足し、様々な盗難防止対策が取られ、その効果が現れている。このような状況のもと、自動車盗難犯罪の根絶に向けて、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。 中古車通関時における、輸出抹消仮登録証明書または輸出予定届出書の厳密な確認(輸出抹消仮登録証明書または輸出予定届出書の申請者が輸出者本人と同一であることの確認) 税関または第三者証明	2004年(暦年)の自動車盗難件数は58,737件を数え、前年よりは減少したものの、5年続けて60,000件前後の高い発生件数を記録している。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。これまでは外国船員が中古車を持ち出す場合、旅具通関での取り扱いが可能であったが、新制度では日本に居住しない外国船員は輸出抹消仮登録証明書あるいは輸出予定届出書を取得することができないことから、従来のように旅具として中古自動車輸出することはできない。については、7月以	近年急増している自動車盗難は、専門的かつ組織的な犯罪集団による盗難車の海外売却を狙ったものが多く、防犯や盗難防止装置(イモビライザ等)の普及などを通じた盗難自体の防止が必要であるが、その効果には限界がある。 道路運送車両法の改正により、7月から中古車輸出時には輸出抹消仮登録証明書を取得することになった。	
	税関においては、国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係省庁と民間団体による官民合同プロジェクトチームに参画し、盗難自動車の不正輸出防止対策に取り組んでいるところである。 平成17年7月から中古自動車輸出する場合には、輸出抹消仮登録証明書等の原本の提示が義務付けられており、必要に応じて車体番号を確認する等、盗難自動車の不正輸出の取締りを強化しているところである。 コンテナを利用して輸出される貨物をコンテナに詰めたまま輸出申請し許可を受けようとする者は、貨物をコンテナに詰め込む前に税関に申し出を行い、コンテナ扱いを利用できることについて確認を受けなくてはならない。	d		1. 税関では、従来より、盗難自動車を含め、不正輸出を防止する観点から、貨物をコンテナに詰め込まれた後に輸出申請し許可を受ける輸出貨物のコンテナ扱いについては、過去に開港法等の違反や税関の審査・検査により法令の規定に従っていない貨物を適用対象外とするときに、輸出申告時にコンテナ内貨物の現物確認を強化しているところである。 2. また、道路運送車両法の改正により、平成17年7月から中古自動車輸出する場合には、輸出抹消仮登録証明書等の原本の提示が義務付けられており、税関は審査・検査の際に、当該証明書の申請者と輸出者の同一性を認め、その内容を確認することにより、盗難自動車の不正輸出の取締りを強化しているところである。 3. 更に、第三者証明機関の協力については、既に、コンテナ貨物の輸出に関しては公認検査機関の協力を受けつつ、当該公認検査機関がコンテナ内の貨物の品名、数量、記号等税関が適当審査し必要と認め事項の確認及び照対を行い、その内容を証明した場合に、税関における審査・検査の参考としているところである。 4. なお、輸出者が貨物をコンテナに積み込む時に第三者証明機関を利用するか否かは、費用の問題も含め輸出者の判断であり、行政当局から輸出者に対し、すべてのコンテナ貨物について、コンテナ詰めに関しては、必ず第三者証明機関によるコンテナ内貨物の現物確認を受けるよう指導することは適切ではない。 5. いずれにせよ、税関としては盗難車の取締りを可能な限り積極的に行ってまいりたい。		JA160010	財務省 国土交通省	盗難自動車の不正輸出防止策の強化	5095	5095A009	1	損害保険労働組合連合会	9	盗難自動車の不正輸出防止策の強化	盗難自動車の海外不正流出防止に繋げるため、輸出通関時のチェックを強化する、コンテナ詰め時におけるチェックを強化する、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阻止などの対策を講じて頂きたい。	これらの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。また、盗難防止対策が進めば、暴力団等国内の犯罪集団のみならず、海外のテロ組織とのつながりも懸念される国際犯罪組織への資金源を断つことが可能となり、日本ひいては世界の治安全体にいい影響を及ぼすと考えられる。	重大な社会問題となっている自動車盗難に際し、社会的な損失の低減や犯罪組織の資金源の根絶といった観点から、盗難自動車の流通段階での様々なプロセスにおける多面的なチェック強化が重要である。具体的には、中古車の通関時における、輸出抹消仮登録証明書または輸出予定届出書の厳密な確認を行う 不正輸出を防御するため、輸出貨物積み込み時に、公認検査機関による厳正な現物確認・施封を実施する 罰則の制度化など、インターネットオークションで盗難自動車を流通させないような仕組みを構築することを願っていた。	

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	制度の所管官庁等	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47条、道路法第47条の2第1項	一般的制限値を超えて車両を通行させるためには、車両の構造が特殊か、または積載物が分割不可能な単体物であるなど特殊なものである必要がある。	c	-	誘導車は、交差点幅員狭小部等を通過する際に他の交通の安全を確保するための誘導処置や、橋梁等の構造物に対して複数の特殊車両等が運行をしないために配置するものであり、要望の対応では十分に安全性等が確保できない。 また、全国的にも違反車両による事故が多発していることから対応は困難。		JA160011	国土交通省	特殊車両通行許可におけるC条件の緩和(1)[新規]	5053	5053A177	1	(社)日本経済団体連合会	177	特殊車両通行許可におけるC条件の緩和(1)[新規]	特殊車両の通行許可に付される重量に関するC条件について、車両の前後に接近禁止プレート(点滅式)又はパトランプ、音声アラーム等を設置し、車両の接近を回避する安全対策を講じた場合には、誘導車の配置を免除すべきである。	誘導車の配置を免除することにより、物流コスト、CO2の削減が期待できる。		一定以上の寸法や重量等を超える特殊車両を通行させようとする者は、道路管理者の許可を受けることが義務付けられており、当該許可にあたっては、車体の総重量や寸法に応じて以下のような条件を付すこととされている。 A条件:徐行等の特別の条件を付さない B条件:徐行及び運行禁止(2台以上の特殊車両が縦列をなして同時に橋、高架の道路等の同一径間を渡ることを禁止する措置)を条件とする C条件:B条件に加え、当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする D条件:C条件に加え、2車線以内に他車が通行しない状態で当該車両
道路法47条、道路法第47条の2第1項	一般的制限値を超えて車両を通行させるためには、車両の構造が特殊か、または積載物が分割不可能な単体物であるなど特殊なものである必要がある。	c	-	誘導車は、交差点幅員狭小部等を通過する際に他の交通の安全を確保するための誘導処置や、橋梁等の構造物に対して複数の特殊車両等が運行をしないために配置するものであり、要望の対応では十分に安全性等が確保できない。 また、全国的にも違反車両による事故が多発していることから対応は困難。		JA160011	国土交通省	特殊車両通行許可におけるC条件の緩和(2)[新規]	5053	5053A178	1	(社)日本経済団体連合会	178	特殊車両通行許可におけるC条件の緩和(2)[新規]	特殊車両の通行許可に付される寸法に関するC条件について、車両の前後に接近禁止プレート(点滅式)又はパトランプ、音声アラーム等を設置し、車両の接近を回避する安全対策を講じた場合には、誘導車の配置を免除すべきである。	誘導車の配置を免除することにより、物流コスト、CO2の削減が期待できる。		一定以上の寸法や重量等を超える特殊車両を通行させようとする者は、道路管理者の許可を受けることが義務付けられており、当該許可にあたっては、車体の総重量や寸法に応じて以下のような条件を付すこととされている。A条件:徐行等の特別の条件を付さない B条件:徐行及び運行禁止(2台以上の特殊車両が縦列をなして同時に橋、高架の道路等の同一径間を渡ることを禁止する措置)を条件とする C条件:B条件に加え、当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする D条件:C条件に加え、2車線以内に他車が通行しない状
平成17年度中に導入予定。		a		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、17年度中に導入する予定。		JA160012	全省庁	省庁へのコーポレートカード及び購買カードの導入[新規]	5053	5053A160	1	(社)日本経済団体連合会	160	省庁へのコーポレートカード及び購買カードの導入[新規]	省庁における決済業務電子化の一環として、現在、経済産業省が実験的に導入している出張、会議開催などにおけるクレジットカードの活用を進め、コーポレートカードや購買カードの本格導入に向けた検討を進めるべきである。	省庁の決済業務において、民間事業者のノウハウを活用したクレジットカードや購買カードを活用することによって、業務の簡素化、コスト削減、会計の透明性向上などが期待される。		現在、経済産業省において、出張、会議開催用としてコーポレートカードが実験的に導入されている。

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	制度の所管官庁等	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)
	平成17年度中に導入予定。	a		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、17年度中に導入する予定。		JA160012	全府省	クレジットカード決済による支払業務	5096	5096A003	1	株式会社クレディセゾン・株式会社富士通総研	3	クレジットカード決済による支払業務	各府省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を行うことに対する規制緩和(運用変更)をしていただきたい。	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・立替払や請求書払いなどの業務処理を各職員にクレジットカードを配布し、業務を効率化・簡素化する。	前改定案に対し御省より「出張に係る経費については、厚生労働省においても個人所有のカードをもって精算している事例はあるところである。要望の国が出張者に対してクレジットカードを交付し、そのカードで決済することは、使用にあたっての公私混同の問題、カード決済が出来ない経費(バス代等)についての事務の煩雑化などの問題があることから現状では困難であると考え。なお、物品購入については、支出負担行為及び支出の確認、支出に関する書類が必要なことから現行の法制度では困難である。」との回答をいただいた。 多くの府省において既	
	平成17年度中に導入予定。	a		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、17年度中に導入する予定。		JA160012	全府省	官公庁へのコーポレートカード及び購買カードの導入	5103	5103B002	1	株式会社オーエムシーカード	2	官公庁へのコーポレートカード及び購買カードの導入	官公庁の経費及び購買決済に関し、その簡素化、省力化、処理コストの削減、会計の透明性を図る目的で、電子化された支払インフラを導入するためにノウハウを有する民間業者がそのインフラを提供する	官公庁の一般経費及び購買決済に関し、その簡素化、処理コストの削減、会計の透明性を図ることに寄与できるクレジットカード決済の導入		
	平成17年度中に導入予定。	a		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、17年度中に導入する予定。		JA160012	全府省	公務員経費のカード決済	5109	5109B007	1	株式会社オリエントコーポレーション・オリファサービス債権回収株式会社	7	公務員経費のカード決済		事務の合理化	公務員等の出張その他の公務による代金を簡易な方法決済する	

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	制度の所管官庁等	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 都市計画法施行令第9条	三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯及び政令指定都市の区域を含む都市計画区域内においては、都道府県が用途地域を定める。			1 三大都市圏では、市街地が市町村の行政区域を超えて拡大しているため、広域的な見地から調整を行う観点から、都道府県が用途地域に関する都市計画を決定することとしており、地域を限定して権限の移譲等を行うとする趣旨とは相容れないものである。 なお、現行制度上、市町村は、都道府県に対し、都道府県が定める都市計画の案となるべき事項を申し出ることができることとされており、当該制度が活用されることにより、都道府県が定める都市計画に市町村の実情は反映される。この点に関しては、平成14年3月に改正された「都市計画用途指針」において、都道府県が都市計画を決定するときは、市町村との十分な連携・調整を図るべきであり、特に市町村からの案の申し出がある場合には、当該案の趣旨や地域の実情等を十分に踏まえ適切に都市計画を決定することが望ましい、と記述がされている。また、平成16年4月に改正された都市再生特別措置法においては、都市再生整備計画に定められた事業の実施に伴い決定・変更が必要となる地域地区に関する都市計画について、市町村から都道府県への当該都市計画の決定・変更の要請とその要旨に関する都道府県の判断の義務づけに関する規定が設けられている。また、現行制度の定着状況を見極めるフォローアップにおいて出された各地方公共団体からの意見を踏まえ、フォローアップ後速やかに、地方分権の観点から、都市計画決定権限のあり方について、関連する制度のあり方等を含めて検討を行う予定である。		1A160016	国土交通省	都市計画決定権限の中核市への移譲(三大都市圏内における用途地域)	5019	5019A002	1	横須賀市	2	都市計画決定権限の中核市への移譲(三大都市圏内における用途地域)	都府県が有している三大都市圏内の用途地域の都市計画決定権限について、中核市に移譲すること		三大都市圏内の用途地域の変更で、隣接市町との調整を必要としないものについてまで国の関与のもとに県が都市計画決定権限を有する必要性は低い。行財政能力のある中核市に都市計画決定権限を移譲すべきである。 用途地域の都市計画決定権限は、三大都市圏内は都府県であるが、これら区域以外の市町村には既に権限移譲されている。	都道府県決定の都市計画について、都道府県が多く時間を費やして国土交通省又は関係省庁と協議・同意し決定等しなければならないことは、市にとってタイムリーな土地利用転換誘導や迅速な市街地整備の障害になっている。地方分権をより推進し市民に軸足をのいたまちづくりを推進するうえで、政令指定市に次ぎ行財政能力のある中核市に政令指定市と同様に都市計画決定権限を包括的に移譲すべきである。この権限移譲は、市民にとっては土地利用の規制改革につながるものであることから、強く要望する。 都市計画区域が一地方自治体の区域内で構
都市計画法第15条 都市計画法施行令第9条	臨港地区内の重要港湾に係る都市計画については、都道府県が定めるものとする。			1 現行制度の定着状況を見極めるフォローアップにおいて出された各地方公共団体からの意見を踏まえ、地方分権の観点から、都市計画権限のあり方について、関連する制度のあり方を含めて検討を行う予定であるが、具体的な検討期間及び手法に関しては、意見の内容により、検討の内容、期間及び手法が変わってくることから、現時点で、具体的な検討期間及び手法を申し上げることはできない。 2 指定都市は、制度上、都道府県並みの事務執行能力を認められ、都道府県並みの権限を付与して、一定の独立性を認めているものであり、都道府県と協働して事務執行を行うことが予定されている中核市とは異なる位置づけがなされている。したがって、中核市が指定都市と同等の都市計画の事務執行能力を有しているとはできず、中核市を指定都市と同様に都市計画決定権限の移譲を行うことは適当でない。		1A160017	国土交通省	都市計画決定権限の中核市への移譲(重要港湾区域内の臨港地区の変更)	5019	5019A003	1	横須賀市	3	都市計画決定権限の中核市への移譲(重要港湾区域内の臨港地区の変更)	都道府県が有している重要港湾区域における臨港地区の都市計画決定権限のうち、当該港湾の管理者と中核市の長が同一であり、都市計画区域が当該市の区域のみで設定されている場合に於ける変更にあつては、その都市計画決定権限を中核市に移譲すること		中核市である本市は、重要港湾を有しており、その管理者は市長である。重要港湾区域内の臨港地区の変更については、当該港湾管理者が当該市の長であり都市計画区域が当該市の区域のみで設定されている場合で、かつ、隣接市との調整を必要としないものについてまで国の関与のもとに都道府県が都市計画決定権限を有する必要性は低い。 また、臨港地区は、港湾管理者である市長が国土交通省関与のもとに定める港湾計画に基づくものであることから、当該市の権限で都市計画決定又は変更できることにすべきである。	都道府県決定の都市計画について、都道府県が多く時間を費やして国土交通省又は関係省庁と協議・同意し決定等しなければならないことは、市にとってタイムリーな土地利用転換誘導や迅速な市街地整備の障害になっている。地方分権をより推進し市民に軸足をのいたまちづくりを推進するうえで、政令指定市に次ぎ行財政能力のある中核市に政令指定市と同様に都市計画決定権限を包括的に移譲すべきである。この権限移譲は、市民にとっては土地利用の規制改革につながるものであることから、強く要望する。 都市計画区域が一地方自治体の区域内で構
都市計画法第15条 都市計画法施行令第9条	道路法第3条の1の一般国道又は都道府県道路以外で4車線以上の道路、面積が10ヘクタール以上の公園及び市街地開発事業に関する都市計画については、都道府県が定めるものとする。			1 現行制度の定着状況を見極めるフォローアップにおいて出された各地方公共団体からの意見を踏まえ、地方分権の観点から、都市計画権限のあり方について、関連する制度のあり方を含めて検討を行う予定であるが、具体的な検討期間及び手法に関しては、意見の内容により、検討の内容、期間及び手法が変わってくることから、現時点で、具体的な検討期間及び手法を申し上げることはできない。 2 指定都市は、制度上、都道府県並みの事務執行能力を認められ、都道府県並みの権限を付与して、一定の独立性を認めているものであり、都道府県と協働して事務執行を行うことが予定されている中核市とは異なる位置づけがなされている。したがって、中核市が指定都市と同等の都市計画の事務執行能力を有しているとはできず、中核市を指定都市と同様に都市計画決定権限の移譲を行うことは適当でない。		1A160018	国土交通省	都市計画決定権限の中核市への移譲(4車線以上の市道、市が整備する面積10ヘクタール以上の公園及び市街地開発事業の決定又は変更)	5019	5019A004	1	横須賀市	4	都市計画決定権限の中核市への移譲(4車線以上の市道、市が整備する面積10ヘクタール以上の公園及び市街地開発事業の決定又は変更)	都道府県が有している4車線以上の道路、面積10ヘクタール以上の公園及び一定規模以上の市街地開発事業の都市計画決定権限のうち、市が整備するもので隣接する市町村との調整を必要としない都市計画については、その決定権限を中核市に移譲すること		道路、公園及び市街地開発事業の都市計画決定又は変更のうち、市が整備するもので隣接する市町村との調整を必要としないものについてまで国の関与のもとに都道府県が都市計画決定権限を有する必要性は低い。行財政能力のある中核市に都市計画決定権限を移譲すべきである。	都道府県決定の都市計画について、都道府県が多く時間を費やして国土交通省又は関係省庁と協議・同意し決定等しなければならないことは、市にとってタイムリーな土地利用転換誘導や迅速な市街地整備の障害になっている。地方分権をより推進し市民に軸足をのいたまちづくりを推進するうえで、政令指定市に次ぎ行財政能力のある中核市に政令指定市と同様に都市計画決定権限を包括的に移譲すべきである。この権限移譲は、市民にとっては土地利用の規制改革につながるものであることから、強く要望する。 都市計画区域が一地方自治体の区域内で構

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	制度の所管官庁等	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 都市計画法施行令第9条	面積が10ヘクタール以上の風致地区及び特別緑地保全地区についての都市計画は、都道府県が定めるものとする。	c		1 現行制度の定着状況を見極める フォローアップにおいて出された各地方公共団体からの意見を踏まえ、地方分権の観点から、都市計画権限のあり方について、関連する制度のあり方を含めて検討を行う予定であるが、具体的な検討期間及び手法に関しては、意見の内容により、検討の内容、期間及び手法が変わってくることから、現時点で、具体的な検討期間及び手法を申し上げることはできない。 2 指定都市は、制度上、都道府県並みの事務執行能力を認められ、都道府県並みの権限を付与して、一定の独立性を認めているものであり、都道府県と協働して事務執行を行うことが予定されている中核市とは異なる位置づけがなされている。したがって、中核市が指定都市と同等の都市計画の事務執行能力を有しているとはできません。中核市を指定都市と同時に都市計画決定権限の移譲を行うことは適当でない。		1A160019	国土交通省	都市計画決定権限の中核市への移譲(面積10ヘクタール以上の風致地区・特別緑地保全地区の決定又は変更)	5019	5019A005	1	横須賀市	5	都市計画決定権限の中核市への移譲(面積10ヘクタール以上の風致地区・特別緑地保全地区の決定又は変更)	都道府県が有している面積10ヘクタール以上の風致地区・特別緑地保全地区の都市計画決定権限のうち、隣接する市町村との調整を必要としない都市計画については、その決定権限を中核市に移譲すること		面積が10ヘクタール以上の風致地区・特別緑地保全地区で、隣接する市町村との調整を必要としないものについてまで国の関与のもとに都道府県が都市計画決定権限を有する必要性は低い。財政能力のある中核市に都市計画決定権限を移譲すべきである。	都道府県決定の都市計画について、都道府県が多く時間を費やして国土交通省又は関係省庁と協議・同意決定等しなければならないことは、市にとってタイムリーな土地利用転換誘導や迅速な市街地整備の障害になっている。地方分権をより推進し市民に輪足を果たすため、政令指定市に次ぎ財政能力のある中核市に政令指定市と同様に都市計画決定権限を包括的に移譲すべきである。この権限移譲は、市民にとっては土地利用の規制改革につながるものであることから、強く要望する。都市計画区域が一地方自治体の区域内で構
都市計画法第58条 風致地区内における建築等の規制に係る条例の制定に関する基準を定める政令第2条	風致地区内においては、建築物の建築、宅地の造成、木竹の伐採その他の行為については、面積が10ha以上のものは都道府県が定めるものとしている。	c		1 現行制度の定着状況を見極める フォローアップにおいて出された各地方公共団体からの意見を踏まえ、地方分権の観点から、都市計画権限のあり方について、関連する制度のあり方を含めて検討を行う予定であるが、具体的な検討期間及び手法に関しては、意見の内容により、検討の内容、期間及び手法が変わってくることから、現時点で、具体的な検討期間及び手法を申し上げることはできない。 2 指定都市は、制度上、都道府県並みの事務執行能力を認められ、都道府県並みの権限を付与して、一定の独立性を認めているものであり、都道府県と協働して事務執行を行うことが予定されている中核市とは異なる位置づけがなされている。したがって、中核市が指定都市と同等の都市計画の事務執行能力を有しているとはできません。中核市を指定都市と同様に都市計画決定権限の移譲を行うことは適当でない。		1A160020	国土交通省	風致地区内行為の規制条例制定権限の中核市への移譲	5019	5019A006	1	横須賀市	6	風致地区内行為の規制条例制定権限の中核市への移譲	都道府県が有している面積10ヘクタール以上の風致地区内行為の規制条例制定権限を中核市に移譲すること		風致地区内行為の規制条例は、面積が10ヘクタール以上の風致地区にあっては都道府県が制定し、10ヘクタール未満のものは市町村が制定することになっている。一方、行為許可は、風致地区の面積にかかわらず中核市にその権限が移譲されている。条例内容は許可を行う際の基準であるとともに、許可は当該市及び当該風致地区の特性等をも考慮して行う必要があることから、面積が10ヘクタール以上の風致地区に係る条例制定権限も行為許可権限と一対で移譲すべきである。	上記提案(面積10ヘクタール以上の風致地区の都市計画決定権限の移譲)に関連する事項
建築基準法第6条第1項、建築基準法施行令第9条	建築主は、建築物の用途、規模若しくは構造又は建築される区域に応じて、建築物を建築しようとする場合においては、当該工事に着手する前に、その計画が建築基準関係規定に適合するものであることについて、確認の申請書を提出して建築主事又は指定確認検査機関の確認を受けなければならない。	c		確認が必要な建築基準関係規定には、建築主事又は指定確認検査機関において基準への適合を客観的に確認するものと、都市部局における開発許可など関係部局の裁量を伴うものがあり、手戻り等を避けるためにも、裁量を伴うものについては直接に担当部局と協議を行うことが合理的、効率的である。		1A160021	国土交通省 農林水産省	建築確認申請のワンストップサービス	5020	5020A001	1	個人	1	建築確認申請のワンストップサービス	現在の建築確認申請は、各法令による諸手続きが必要であり都市計画課、建築指導課、農業委員会、道路管理課など複数のセクションで事前協議をしたり、諸手続きを踏まなければならない。そこで、窓口を1箇所にし効率化に建築確認申請を行う。	書類審査が1箇所で済むこと及び書類審査・効率化・許可について官民競争が行うこと。	建築確認申請をするために複数のセクションに足を運ばなければならない。また、各自治体ごとに書式も異なるため処理に時間がかかるため、このために多くの公務員を配置している現状があり、これらを解決することにより効率化を目指す。	1.現状について 2.問題点 3.要望 4.効果

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	制度の所管官庁等	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条の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。		1A160022	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	5022	5022A001	1	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」が課されている(さらに日本籍船には固定資産税が課されている)。また、税ではないが、殆どの港では、環境整備負担金として「入港料」が別途設定され徴収される等二重三重の負担となっている。諸外国では、このような二重・三重の負担はなく、さらに、徴収する場合であっても、その徴収目的が港湾の維持・改修費用など用途が明確化されている。しかし、わが国では、目的も用途も全く不明確であり、さらに、「とん税」は国税(財務省)、「特別とん税」は地方贈与税(港	
外貿埠頭公団の解散及び業務承継に関する法律施行規則第5条第1項	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。	b	-	公社埠頭の貸付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃借契約による民間契約で決定されている。しかし、公社が原価を大きく下回る岸壁等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。 また、激しい国際競争下で市場が価格を決定する動きが広がっている中では、貸付料においても現状の原価回収主義の運用では対応が困難な場合もあり、今後は柔軟かつ弾力的な対応を図っていく必要があることから、国、港湾管理者、埠頭公社等の関係者が連携し、埠頭公社の果たす役割、借入金の償還及び財務状況等について考慮しつつ、積極的に幅広い検討を行っていくこととしているところである。		1A160023	国土交通省	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	5022	5022A002	1	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(2004年10月より5回に亘り開催されたスーパー中核港湾選定委員会「港湾の管理・運営のあり方に関する検討部会」で取り纏められた施策を速やかに実施する)	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関して、「……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ため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国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	昨年度にスーパー中核港湾選定委員会のW/G「港湾の管理・運営のあり方に関する検討部会」において、船社側主張がある程度認められ「公社ターミナル料金については公社ターミナルのコスト低減化に真剣に取り組むことが必要になってきており、そのためには、原価回収主義の柔軟な運用も視野に入れていく」との方針が示されたので、今回は検討部会で規制緩和の方針が出されたとの事実を括弧書きで追記して規制緩和の実現を迫る
臨時船舶建造調整法第2条及び第4条	我が国海運の健全な発展に資することを目的として、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90メートル以上の船舶であって、遠洋区域又は近海区域を航行できる構造を有するものを建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならないとされている。	b	-	商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的な見直しを行う。		1A160024	国土交通省	船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化	5022	5022A004	1	社団法人日本船主協会	4	船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化	船舶の建造許可申請手続きの簡素化については、現在検討が進められているOECD造船協定が発効した際に、臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行うことであるので、同協定発効後速やかな見直しをお願いしたい。		当該規則は、「我が国の国際海運の健全な発展に資することを目的とした臨時船舶建造調整法(昭和28年)」に基づき、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90m以上で、遠洋区域又は近海区域を航行区域とする鋼製の船舶を建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならない」とされているものである。本法制定時には意義があったものと思われるが、近年の近隣諸国の造船所の発展もあり、我が国においてのみ本法に基づき需給調整を行うことの意義は、もはやないものと思われる。	

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	制度の所管官庁等	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	貨物自動車(車両総重量8トン超)の検査証の有効期間は、1年ごとである。	c	-	自動車検査証の有効期間については、国土交通省の「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において、有効期間の延長を判断するための調査を行い、本年3月にその結論を得た。その結論を踏まえ「規制改革・民間開放推進3ヵ年計画(改定)」において、「自動車の検査・点検整備制度の在り方について検査対象車種全般に亘り総合的に検討を行った結果、小型二輪車の自動車検査証の有効期間については、初回2年を3年に延長が可能とされたところであり、トレーラー等の四輪車の有効期間については現行の1年の期間で適当との結論を得ている。		1A160025	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	5022	5022A007	1	社団法人日本船主協会	7	内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和	モーダルシフトに資する海上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限は、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、モーダルシフトに資する海上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年にすべくである。			
自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条 貨物自動車運送事業法第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極めて困難であるため、その数を見込んで車庫1か所あたり複数のシャーシの使用を認めることはできない。 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。 なお、フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や市の港湾局が提供する港湾用地等の陸上の駐車スペースについては、貨物自動車運送事業者が当該土地の所有者と賃貸借契約を締結する等により車庫として使用する権限を取得すれば、事業計画上の車庫として認められ、その分については別途車庫を確保する必要はなくなる。		1A160026	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	5022	5022A008	1	社団法人日本船主協会	8	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べきである。さらに、こうしたトレーラー・シャーシの特殊性から港頭地区の公共バースの後背地およびフェリー・RORO船の船内のスペースを車庫として認めるべきである。	自動車の保有者は車庫法により保管場所を確保しなければならないが、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ものもある。トレーラーヘッド、シャーシ夫々1台ずつの車庫取得に加え、港頭地区におけるヤードの確保が仕出し地/仕向け地両方で必要となり、実質取扱いトレーラー・シャーシの約4倍の車庫の確保が必要となる。このため、モーダルシフトに資する海上輸送用に利用されるシャーシ		
鉄道事業法第三条 第一項 鉄道事業法第五条 第一項 鉄道事業法第七条 第一項 鉄道事業法施行規則第二条第二項第八号	鉄道事業を営もうとする者は、路線及び鉄道事業の種類ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない。当該事業の許可に当たっては、事業の計画が経済上、輸送の安全上適切なものであるかを基準として判断することとしている。	c	-	(1)について 公共輸送という面で、地域に与える影響は重要であり、また、安全面の確保等の責任はどの種別の鉄道事業であっても同じである。鉄道事業法第五条第一項は、鉄道事業において、基本的に確保されるべき条件や基準を定めているものであって、ある特定の種別の事業者が緩やかにされるようなものではない。 (2)について 第二種鉄道事業者として鉄道事業を営む上で、第一種鉄道事業者又は第三種鉄道事業者との間で線路使用に係る契約の締結は当然であり、過重な負担を求めているものではなく、必要不可欠なものであるとして、契約が締結されている証明として契約書の写しを求めているため、これを協議の記録で足りることはできない。 (3)について 第一種鉄道事業者又は第三種鉄道事業者が、第二種鉄道事業者に新たに鉄道路線を使用させる場合、鉄道事業の遂行可能性、輸送の安全性等に関して事前に審査する必要があるため、申請不要とすることはできない。		1A160027	国土交通省	既設路線を活用した夜行列車運行事業参入の規制緩和	5024	5024A001	1	NPO法人 全国鉄道利用者会議	1	既設路線を活用した夜行列車運行事業参入の規制緩和	既に鉄道輸送サービスが提供されている路線において、深夜帯など運行頻度の比較的に少ない時間帯に限定して第2種鉄道事業を営もうとする鉄道事業者については、参入手続及び審査を下記の通り規制緩和する。 (1)鉄道事業法第5条第2項の国土交通省令で定める要件に、上記に該当するケースを追加し、第2種鉄道事業参入許可における審査基準から「事業計画が経営上適切であること」を除外する。 (2)第2種鉄道事業参入許可申請に必要とされる、鉄道事業法施行規則第2条第2項第8号「鉄道路線の譲渡及び譲受又は使用に関する契約書の写し	長距離交通機関のうち、旅客輸送は航空と高速バス、貨物輸送はトラックが、最近では主要な位置を占めている。その一方で、寝台特急や貨物列車などのいわゆる「夜行列車」は、廃止・縮小が相次いでいる。安全性や環境保全性に優れ、旅客に関しては横に寝て移動できる特性を持つ夜行列車は、適正な活用により潜在需要を吸収してネットワークを充実化できる可能性を持つが、それができないのは、鉄道事業参入には航空や道路運送よりも不利な法令規制があることが、原因の1つである。 航空法では、航空事業者が空港の発着枠を調整しつつ、新規路線	添付資料 資料1 旅客鉄道分野における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備政策等について(運輸政策審議会 鉄道部会答申第16号;抄) 資料2 根拠法令の該当条文(抄)	

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	制度の所管官庁等	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)	
出入国管理及び難民認定法	我が国において就労しようとする外国人は、出入国管理及び難民認定法別表第一の一の表又は二の表の下欄に掲げる活動に該当し、また、一部の在留資格については、法務省令で定める基準に適合する必要がある外国人が我が国の内航船の乗員として就労(乗船)する活動は同法別表第一の一及び二の表の下欄に掲げる活動のいずれにも該当しないため、外国人が内航船の乗員として乗船することは認められない。	c	-	全国ベースの内航船員の有効求人倍率は、0.57(平成17年5月)にとどまっており、依然として日本人の船員希望者が船員として就職することが困難な状況であり、我が国の船員の雇用に対する影響を考えると、外国人船員を内航船に導入できる状況にはない。 また、高い人材費である内航海運事業者は、船員の高齢化に対応しているため海技資格を有する若年船員の確保を望んでおり、国としても、海員学校等の船員教育機関において、優秀な若年船員の教育を奨励すること等により、こうした要望に応えているところであるが、外国人船員を導入することについては、内航海運事業者は否定的な見解である。内航船においては、船内はもちろん船外においても、安全な航行のため、十分なコミュニケーションが必要である。したがって、日本語を理解していない外国人による連絡、特に緊急時等においては、船内活動及び他の船舶との連絡確保等が支障を生ずることとなる。安全の確保の観点から問題であると考え、航空海運事業において外国人乗組員の導入が認められている例を除き、鉄道・自動車といった国内海運事業においては、原則外国人労働者の導入が認められていない状況にある。 なお、今後の要望の理由は、外国人船員は日本人に比較して高い人件費で雇い入れが可能であり、それによるコスト削減を図ることも目的の一つであると解するが、この点については、我が国において、労働基準法上、労働者の国籍等を理由として賃金等労働条件に係る差別的扱いを禁じていることから、外国人導入により低コスト化を図ることは困難であると考え。		1A160031	国土交通省	内航船の乗組員の国籍に関する規制緩和(外国人の雇用解禁)	5034	5034A017	1	(社)関西経済連合会	17	内航船の乗組員の国籍に関する規制緩和(外国人の雇用解禁)	内航船の乗務員として外国人船員の雇用を許可していただきたい。			外国人船員を雇用することでコスト合理化を図ってきた外航船と違い、内航船には外国人の雇用が認められていない。このため人件費の高い日本人船員を雇用せざるを得ず、内航船のコスト高を助長する要因の一つとなっている。人件費の安いといわれる外国人船員を起用することで、物流コスト(船運費)の削減を可能ならしめ、海運会社の収益を改善するとともに、荷主企業のコスト圧縮を図り産業競争力を高めることが可能となる。	
都市計画法(平成7年11月7日建設省経民発第45号建設小住街発第94号)	地方公共団体においては、本通達の趣旨に沿って、指導要綱の適切な見直しに努めるとともに、合併により新規に指導要綱を策定しようとする場合であっても、本通達の趣旨にのっとり、その内容について十分な検討が行われるようお願いしている。	d		市町村等の合併に伴う新たな要綱を出す場合でも、本指針や開発許可制度運用指針において指導要綱の適切な見直しについて十分な配慮をお願いしている。		1A160032	国土交通省	宅地開発等指導要綱の見直しに関する指針について	5034	5034A020	1	(社)関西経済連合会	20	宅地開発等指導要綱の見直しに関する指針について	市町村等の合併に伴う新たな指針が出される場合は、国からの通達通り指導致して欲しい。(国からの通達は魅力的な内容となっている。)			魅力ある街づくりのためのプランニングが各種制約により変更させられることが多く、魅力ある街づくりが出来ない。	
都市計画法第29条第1項	都市計画区域又は準都市計画区域内において開発行為を行う場合は、都道府県知事(指定都市等の区域内にあっては、当該指定都市等の長。)の許可を受けなければならない。	c		開発許可制度は、良好な市街地環境の整備及び保全を図るものであり、宅地造成済み地であっても土地の区画形質の変更を伴う開発行為を行う場合には、予定建築物の用途や規模に応じて道路の幅員を確保する等制度趣旨の的確な発現のために、開発許可にからしめる必要がある。		1A160033	国土交通省	建築行為に係る開発許可申請の見直し	5034	5034A021	1	(社)関西経済連合会	21	建築行為に係る開発許可申請の見直し	市街地開発事業により整備された大規模宅地を一敷地として利用する場合において、集合住宅・工場・業務施設等の建設を目的とした行為については、法令の適用を除外する。			市街地開発事業の施行による住宅用地・工場用地・誘致施設用地等は、そもそも当該施設等立地を目的に宅地造成したものであることから、開発許可の適用は除外されても良いのではないかと考えられる。	

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	制度の所管官庁等	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さなければならぬ。 1. 欠損の額が資本の額の20%を超えていないこと。 2. 流動比率が75%以上であること。 3. 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		特定建設業者は一般に多くの下請負人を使用して建設工事を施工するものであるため、その資力不足、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り、特にその経営内容が健全であることが強く要請されること、また本法においては、特定建設業者に対し、発注者から請負代金の支払を受けていない場合であっても下請負人には工事目的物の引渡の申し出の日から50日以内に下請代金を支払う義務を課していること等を勘案すると、特定建設業の許可要件を緩和することは適切ではない。		1A160034	国土交通省	「建設業における工事可能規模拡大等の規制緩和について」	5034	5034A022	1	(社)関西経済連合会	22	「建設業における工事可能規模拡大等の規制緩和について」	建設工事においては、現行、3,000万円以上の建設工事については「特定建設業許可」を取得することが要件となっている。(3,000万円以下については、「一般建設業許可」)「特定建設業許可」取得の要件のほかに、財産的基礎があることとして、その建設業の欠損の額が資本金の20%以下、流動比率が75%以上であることが挙げられている。そもそも、財産的基礎を設ける意義は、その企業の健全性(その会社が倒産しないこと)を立証するためのものであるならば、「資金繰りの健全性」等、他の指標も加味すべきではないかと認識している		「特定建設業許可」の要件、「財産的基礎」にかかる要件の見直し、もしくは、「一般建設業許可」を持って工事を請け負うことができる工事規模を拡大して欲しい。	
				現状において、工事の発注単位(ロット)は、各工場の工期、技術力、コスト、効率性等の観点から、総合的に勘案して設定しているところである。		1A160035	国土交通省 総務省	官公需法による過度な中小建設業者保護について	5034	5034A023	2	(社)関西経済連合会	23	官公需法による過度な中小建設業者保護について	1. 制定時に比べれば倍近くまで上がっている官公需契約目標率が適正かどうかの見直しが必要ではないか。 2. 発注規模及び工期を細分化をする際には、値くまで工期短縮、コストダウンを第一義にした上で検討願いたい。		1. 発注規模の細分化はコストアップ及び工期の長期化が不可避であり、非効率である。	
砂防法第2条、第4条 砂防法施行規程第3条	砂防指定地の指定地内における開発行為については、法第4条において、砂防指定地の現状を変更して、治水上砂防に影響を与えるような行為を禁止制限している。 また、砂防法施行規程第3条において、禁止又は制限行為の内容は、都道府県の条例に委任している。 砂防指定地の解除については、多目的ダム等により水没したとき、開発等により山腹が消滅したときなど明確に治水上砂防のための指定事由がなくなったとき、つまり治水上砂防のため一定の行為を禁止制限する必要がなくなった(土砂発生源がなくなった)土地については、砂防指定地の指定を解除しているところである。	e		砂防指定地については、治水上砂防のために積極的に砂防設備の新設、維持管理をする土地と治水上砂防のため障害となる一定の行為を禁止制限する土地を指定するとともに、指定の必要がなくなった土地については、指定を解除しているところである。 また、禁止制限行為の内容及び指定地内行為の許可申請の手続きについては、都道府県の条例に委任している。 なお、宅地造成等規制法は、宅地造成に伴い災害が発生するおそれのある区域を宅地造成工事規制区域として指定するものであるのに対し、砂防指定地は、宅地造成に限らず治水上砂防のために土砂発生源対策を行うために指定するものであり、仮に、防災措置及び砂防設備の竣工検査が完了し、想定される被害を軽減できたとしても、一定の行為により土砂流出が増大するおそれのある区域については、治水上砂防のため砂防指定地を指定し、土砂流出原因となる一定の行為を規制することが必要である。		1A160036	国土交通省	砂防法に係る砂防指定地域の見直し	5034	5034A024	1	(社)関西経済連合会	24	砂防法に係る砂防指定地域の見直し	砂防法の適用区域内において、防災措置及び砂防検査が完了している土地においては、砂防申請行為の適用除外とする。	砂防法の適用地域においては、適用地域の見直し規定がないため、砂防検査完了後であっても宅地の切り直し等において新たな砂防申請行為が必要となっている。また、砂防法適用地域は宅地造成規制区域と大部分が重なっており、煩雑な手続きとなっている。 防災調整池や河川改修等、防災上の施設が整えられた地域においては、砂防法を適用する必要性がなくなっていると思われるため。 (宅地造成規制法による許認可による制限で、宅地等の安全性は確保されていると思われる。)		

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	制度の所管官庁等	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7条第1号、建設業法第7条第1号イに掲げる者と同程度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關し5年以上の経営業務の監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、に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			建設業法上の許可要件については建設業を営む際の最低基準を定めているところであり、経営業務の管理責任者については、適正な建設業の経営を期待するには、少なくとも、建設業の経営業務についての経験を5年(又は7年)以上有するものが役員のうち最低一人は必要であると考えられるため、経験年数を短縮することはできない。また、経営業務の管理責任者は、注文生産方式や重層的な元下請関係等、他の産業とは違った特徴を有する建設業において、一件の工事の受注ごとにその工事の内容に応じた資金の調達、資材の購入、技術者・労働者の適正な配置、下請負人の選定及び下請契約の締結を行い、また、工事の目的物の完成まで、適切な施工管理を行う能力を有していることが求められており、その資質は資格試験や講習の制度によって測ることはできないため、資格試験制度や講習受講によるみなし規定を創設することはできない。		1A160037	国土交通省	建設業許可の基準となる経営業務の管理責任者の実務経験規定の緩和	5034	5034A025	1	(社)関西経済連合会	25	建設業許可の基準となる経営業務の管理責任者の実務経験規定の緩和	建設業許可の取得に際し、経営業務の管理責任者の実務経験年数を5年以上又は大学卒業後3年以上等とする規定があるが、これについて期間短縮、資格試験制度や講習受講によるみなし規定を設ける等の規制を緩和する。		本規定は、建設事業者の専門工事子会社の分社化や新規事業者の参入等において、障害となっている。経営業務管理責任者の適正判断は、実務経験以外の方法でも可能である。	
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(選択科目を電気電子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。			新たな検定種目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種目を設けることは困難である。なお、電気通信事業法に基づき電気通信主任技術者資格者証の交付を受け、一定の要件を満たす者については、建設業における電気通信工事の主任技術者として認めるとして結論を得ており、平成17年度中に所要の措置を講じる予定である。		1A160038	国土交通省	監理技術者の資格取得条件の緩和	5034	5034A026	1	(社)関西経済連合会	26	監理技術者の資格取得条件の緩和	電気通信工事においては多種にわたる工事知識を必要とする「技術士」以外での資格取得制度がなく、実質的に規定の実務経験年数(最大12年)を有することが必要となり、ハードルが高くなっている。一方、電気工事など一部の工事においては、該当分野の工事に特化した試験資格(一級電気工事施工管理技士)が建設業法において設置されており、若い世代の資格取得が容易となっている。電気通信工事においても、能力のある若い世代が監理技術者となれるよう、管理技術者要件を改革する。例えば、特化した監理技術者資格試験制度(例:一級		電気通信工事においては、IT関連技術の進展が速く、実務経験による取得のように最長で12年以上の経験年数が必要とする現在の制度だけでは、若い人材の取得が困難であるうえ、システム系工事などにおいては従前の技術では、技術監理上実態と合っていないケースが散見されるため。	
道路整備特別措置法第2条の2、第11条、道路整備特別措置法施行令第1条の5、第1条の6	道路整備特別措置法第2条の2に基づき、「国土交通大臣は、(略)日本道路公団をして(略)高速自動車国道の新設又は改築を行わせ、料金を徴収させることができる。」となっており、また高速道路の料金については、道路整備特別措置法第11条に基づき、「新設、改築その他管理に要する費用で政令(施行令第1条の5)で定めるものを償うものであり、かつ、公正妥当なものでなければならない。」とされているところ。			高速道路を直ちに無料化することについては、高速道路を整備しつつ、債務をどのように返済していくのか等の課題が多(実現が困難である)と考える。具体的には、限られた道路特定財源を債務返済に充てた場合、最低限実施しなければならない高速道路や国道の維持管理、喫緊の渋滞対策や環境対策事業に充てる費用が不足することとなる。このため、高速道路整備においては、有料道路制度を活用し、債務を受益者負担のもとで確実に返済しつつ、コスト削減を行いながら、できるだけ少ない国民負担で整備を図っているところ。また、平成17年10月の道路関係4公団の民営化にあたり、コスト削減、新直轄方式の導入で、有料道路事業費をほぼ半減(20兆円→10.5兆円)、「債務高の上限設定、返済期限を民営化後45年以内に法定、返済後の無料化、高速自動車国道については料金割引を平成16年11月から平均1割を超える料金割引を実施、などに取り組んでいるところ。今後の高速道路整備にあたっては、道路関係4公団の民営化をふまえ、有料道路制度を活用し、債務を受益者負担のもとで確実に返済するとともに、真に必要な道路について、不断のコスト削減を行いつつ、できるだけ少ない国民負担の下で整備していく所存。		1A160039	国土交通省	高速道路の無料化	5038	5038A001	1	諏訪光司(個人)	1	高速道路の無料化	高速道路の無料化は、山崎養世氏が指摘するように、現在の道路4公団の約40兆円の高金利(4.0%程度)の財政投融資からの借金を、低金利の国債(30年国債で2.0%程度)への借り替えで実現できるわけで、新規の高速道路建設は有料道路制度によるものではなく、国土省の直轄で道路財源を投入して行うべきで、必要性の無くなる道路公団は廃止すべきです。無料化は一見、高速道路建設までも道路財源に頼るので、大幅な増税が必要のように思われるが、実際は高速道路が有効利用されることによって渋滞緩和目的の国道バイパス等の建設が不要になり、	その資金が新規高速道路建設に回せるようになる事と、借り替えによって借金の利払い分の無駄になってしまふ財源が抑制されるため、それで浮いた財源も高速道路建設に回せるようになる。現状のままでは無駄なことだらけである。外国では高速道路は無料なのが普通です。高速道路の無料化は次の大きなメリットがある。現状では多くの車が高速道路の通行料金を避けて一般道路ばかりが混雑するが、高速道路はガラガラの状態になっていて、一般道路が四六時中渋滞する地域でかろうじて利用されるという有様で、高速道路が有効利用されていない。	高速道路は歩車分離、高速に対応した道路規格の為、一般道路と比べて単位交通量当たりの交通事故発生率が非常に低いため、多くの車が高速道路にシフトすれば交通事故の減少にもつながり、一般道路の混雑緩和にもつながる。山崎養世氏も力説するように自動車交通に依存する地方においては経済活性化の起爆剤になる。等です。	

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	制度の所管官庁等	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】 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】 法律改正により国土交通大臣の指定する金融機関への預金が可能 【住宅】 地方住宅供給公社は業務上の余裕金を国債・地方債、銀行その他国土交通大臣が指定する金融機関への預金又は郵便貯金、その他国土交通省令で定める方法以外に運用してはならないこととされている。	【道路】 a 【住宅】 b	【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。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ているところであり、この結果をふまえて法律施行後速やかに大臣指定を行う。 【住宅】 平成17年6月に地方住宅供給公社法の改正を行ったところであり、追加すべき金融機関について平成17年度までに検討を行い、結論を得る。		1A160040	国土交通省	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	5040	5040A023	1	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。	
建築基準法第2条第2号、建築基準法第28条第1項、建築基準法施行令第114条第2項	法第28条第1項は、住宅、学校等の居室について採光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な窓その他の開口部を設けることを義務付けている。 令第114条第2項は、多数の者が利用する公共施設である学校等の建築物については、火災の拡大に先んじて安全に避難できるように、防火上主要な間仕切壁を設置することを義務付けている。	c		建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上の観点から、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、一般的な事務棟として使用されていた建物を学校として用いた場合には、学校としての用に供されることとなるから、その用途としての特性に応じた建築基準に適合することが必要となる。 法第28条は、自然光が人間にもたらす身体的な効果を勘案し、成長過程にある者や高齢者等が長期間反復・継続的に利用する蓋然性が高い居室について所要の自然光を確保するために設けられた基準であり、健康の保護等の観点から、令第114条は、避難弱者である児童、高齢者等が長期間反復・継続的に利用する蓋然性が高い学校などの建築物について、火災時に建築物内の人々が火災の拡大に先んじて安全に避難できるよう、防火上主要な間仕切壁を耐火火構造とし、小扉等等に遮り、せしめることを義務付けているものであり、生命の安全の確保の観点から、御要望の提案の実現は困難である。 なお、当該規定は、設置者の如何に関わらず、学校について採光及び防火上の配慮を求めているものであり、学校設置会社が設置する学校であっても、それが学校であれば、当該基準が適用される。		1A160041	国土交通省	学校設置会社の設置する学校に対する建築基準法緩和	5043	5043A003	1	学校設置会社連盟設立準備会	3	学校設置会社の設置する学校に対する建築基準法緩和	一般の事務棟をキャンパスとして利用する学校に適用される校舎の建築基準は、立法趣旨に照らして過度な規制であり、運営の支障となっている。よって法令で定めるところの特殊建築物から当該校舎を除外し、学校設置会社が設立する学校を建築基準法で定める「学校」に該当しないよう定義を変更された。	学校設置会社による学校設立事業促進	学校建築物は建築基準法により特殊建築物に指定されている。その為多くの基準を満たす必要性に迫られることとなり参入阻害要因となっている。国土交通省は学校建築物の用途に応じた基準としているとの見解を示しているが学生や高齢者が頻繁に使用する学校という点は高齢化の現代においては通常のオフィスビルでも同等であり、学校に特筆されるべき事項ではない。よって、当該規制を緩和すべきである。	添付資料: 「学校設置会社の設置する学校に対する建築基準法緩和」
自賠法第7条第2項、第20条の2第1項第3号	について 保険契約期間中に異動事由が生じた場合には、保険の証明内容と当該自動車に関する実態を符合させ、保険証明書の記載の真正を確保する趣旨から、保険契約者は当該異動事由についての記入を受けなければならない(自賠法第7条第2項)、かつ、保険会社は、証明書の変更の申出があったときは、遅滞なく記入しなければならない(自賠法第7条第3項)。そして、その記入を受けた証明書を備え付けなければ、運行の用に供してはならないこととしている(自賠法第8条)。 について 責任保険の契約の解除は自賠法第20条の2第1項各号に規定する場合に限り当該契約を解除することができる。	c		について 自賠責保険は、自動車損害賠償保障法に基づき、加入義務が課せられている強制保険であるため、その加入を担保するために、自賠責保険契約の加入及びその契約内容を証明する自賠責保険証明書を備え付けなければ、自動車の運行ができないこととしている(自賠法第8条)。また、自賠責保険契約を締結し、証明書を備えているかどうかを行政機関がチェックするために、自動車の運転者に自賠責保険証明書の提示義務も定めている(自賠法第5条)。このことから、契約期間中に自動車事故が生じた場合には、保険の証明内容と当該自動車に関する実態を符合させ、保険証明書の記載の真正を確保する観点から、保険契約者は当該自動車事故についての記入を受けなければならない(自賠法第7条第2項)、かつ、保険会社は、証明書の変更の申出があったときは、遅滞なく記入しなければならない(自賠法第7条第3項)。そして、その記入を受けた証明書を備え付けなければ、運行の用に供してはならないこととしている(自賠法第8条)。 上記の趣旨に鑑み、異動承認書を後日に発行することを確認した場合、当該承認書が後日届送等により契約者に届くまでの間において、不真正な証明書を備え付けたまま自動車運行することによるリスクを軽減し、さらに、その間にも自動車事故が生じた場合は、不真正な証明書を提示する旨の通知に基づき被害者は加害者が加入している保険会社に対して保険金請求を行うことになり、その結果、当該支払を拒絶し、については契約内容が変更されることとなるため、適当ではない。 なお、強制保険ではない任意の自動車保険は、証明書の換装義務及び第三者への提示義務がないため、契約期間中に異動事由が生じた場合に異動承認書を後日に発行することが可能となる。 について 保険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いことを条件に当該契約を解約できることとする。一方、行政庁の処分により車検満了日を過ぎたまま不真正な自賠責保険契約の締結が担保されたにもかかわらず、再度、他の契約が車検期間を満たしているかどうかを、保険会社の判断に委ねてきたため、無保険車の発生動向のために、車検満了日を満たさず自賠責保険契約が締結されていることを車検の適合要件としていることの实效性が確保できなくなるため、適当ではない。 なお、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とする当該保険業者との要請を行えば、重複契約の発生は未然に防げるもの。		1A160042	国土交通省	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和	5046	5046A016	1	(社)日本損害保険協会	16	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和	異動の申し出を受けた場合、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)。 検査対象車種については、当該契約の終期にかかわらず、他の契約が車検期間を満たしている場合は(つまり、終期が車検満了日より遅い場合は)、当該契約を解約できることとして欲しい。	異動手続きの利便性向上により、迅速な異動手続きを可能と出来る。 異動処理発生件数 約23万件/年 契約者の利便性向上 重複契約の解約件数 約2万件/年	契約者は異動手続き期間中でも車両の運行が可能というメリットが認められる。 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。検査対象車種については、解約されない自賠責が車検期間を満たしていることを前提とすれば無保険車が発生することは考えられず、本規制の必要性は認められない。	

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	制度の所管官庁等	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)
公共工事の前払金保証事業に関する法律第19条	保証事業会社は、公共工事の請負者が金融機関から当該公共工事に関する資金の貸付を受ける場合のその債務を保証する事業等の外、他の事業を営んではいけない。	d		<p>前払金の原資は国民の税金であることから、前払金保証事業は極めて公共性が高く、公正かつ堅実に運営される必要があるため、前払金保証事業は公共工事の前払金保証事業に関する法律(以下「前払法」という。)に基づき国土交通大臣の登録を受けた会社に対してのみ、その事業運営を認めることとしている。</p> <p>一方で、前払金保証事業の登録申請があった場合、前払法第6条の拒否要件に該当しない限り、国土交通大臣は登録しなければならないこととされており、資本金等の一定の要件を満たせば誰でも当該事業を営むことが可能である。</p> <p>なお、上述の通り前払金の原資は国民の税金であり、また、前払金は当該公共工事の施工資金として、請負者の下請代金や資材代金の適正な支払に充当される必要があるが、この下請代金については下請業者保護の観点からも適正に使用されるべきものであることから、その用途については厳正に監査されることが必要である。</p>		IA160043	国土交通省	公共工事の前払い金保証事業への損保の参入	5046	5046A017	1	(社)日本損害保険協会	17	公共工事の前払い金保証事業への損保の参入	<p>公共工事の前払い金保証、すなわち「公共工事を受注した企業が債務不履行に陥った場合に、発注者が支出した前払い金が損失とならないように保証する」制度への参入。</p> <p>併せて、資金使途確認に係る実務負担を軽減する。</p>	<p>国及び地方自治法が請負者に対して納付を義務付ける契約保証金について、損害保険会は、履行保証保険、履行ボンドの引き受けにより契約保証金に代替する保証措置を提供しています。</p> <p>損保として、現行の履行保証保険・ボンドのノウハウを活かすことのできる、前払い金保証の分野に参入したい。</p>	<p>現状、「公共工事の前払金保証事業に関する法律」で、原則、保証者の兼業が禁止(銀行のみ可)されており、損保による取り扱いはできない。</p> <p>損保が前払い保証分野へ参入することで、同分野に市場原理に基づく競争性を導入し、サービス内容の充実・向上を図ることできる。</p> <p>「公共工事の前払金保証事業に関する法律」第27条で「保証事業会社は、保証契約の締結を条件として、発注者が請負者に前払金を支払った場合においては、当該請負者が前払金を適正に当該公共工事に使用しているかどうかについて、厳正な監査を行わなければならない</p>	
建築基準法第27条第1項	一定規模以上の特殊建築物等は、耐火建築物としなければならない。	c		<p>建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全上及び衛生上の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものであり、用途によって規制内容が異なる場合は、それぞれの用途の特性に応じた建築基準に適合することが必要となる。</p> <p>3階部分を就寝用途である旅館の用途に供する建築物については、火災時の避難安全、延焼防止、火災による倒壊防止の観点から構造制限を行っており、避難安全性がそれほど変わらないことのみをもって構造制限を緩和することは不適当であり、御要望の実現は困難である。</p>		IA160044	国土交通省	特別豪雪地帯における高床式農家民宿の各種設置基準の緩和(消防法、建築基準法)	5047	5047A002	1	新潟県	2	特別豪雪地帯における高床式農家民宿の各種設置基準の緩和(消防法、建築基準法)	<p>都市と農村交流の1形態として、一般住宅を活用した農家民宿を開業するケースが増えており、平成17年1月17日付けの「農家民宿等に係る建築基準法上の取り扱い(技術的助言)」において、各客室から直接外部に容易に避難できる等の場合には、旅館に該当しないとされ、住宅を活用した農家民宿開業に向けた規制緩和が図られた。</p> <p>しかし、特別豪雪地帯の高床式住宅の3階部分を客室としても利用する小規模な農家民宿であっても、建築基準法の規定により、耐火構造物とする必要が生じ、多額の投資が必要になるなど大きな障害になっている。</p> <p>特</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	制度の所管官庁等	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)
出入国管理及び難民認定法	我が国において就労しようとする外国人は、出入国管理及び難民認定法別表第一の一の表又は二の表の下欄に掲げる活動に該当し、また、一部の在留資格については、法務省令で定める基準に適合する必要がある外国人が我が国の内航船の乗員として就労(乗船)する活動は同法別表第一の一及び二の表の下欄に掲げる活動のいずれにも該当しないため、外国人が内航船の乗員として乗船することは認められない。	C	-	全国ベースの内航船員の有効求人倍率は、0.57(平成17年5月)にとどまっており、依然として日本人の船員希望者が船員として就職することが困難な状況であり、我が国の船員の雇用に対する影響を考えると、外国人船員を内航船に導入できる状況にはない。 また、高い入れ替わり率の内航船運事業者は、船員の高齢化に対応しているため、海技資格を有する若年船員の確保を望んでおり、国としても、海員学校等の船員教育機関において、優秀な若年船員の教育を奨励すること等により、こうした要望に応えているところであるが、外国人船員を導入することについては、内航船運事業者は否定的な見解である。内航船においては、船内にももちろん船舶間においても、安全航行のため、十分なコミュニケーションが必要である。したがって、日本語を理解していない外国人による乗船は、特に緊急時等において、船内活動及び他の船舶との連絡・連絡等・交信を要することとなり、安全の確保の観点から問題であると考え、航空運送事業において外国人乗組員の導入が認められている例を除き、鉄道・自動車といった国内運送事業においては、原則外国人労働者の導入が認められていない状況にある。 なお、今後の要望の理由は、外国人船員は日本人に比較して高い作業で高い収入が期待でき、それによるコスト削減を図ることも目的の一つであると解するが、この点については、我が国において、労働基準法上、労働者の雇止めを理由として賃金等労働条件に係る差別的扱いを禁止していることから、外国人導入により低コスト化を図ることは困難であると考える。		1A160047	国土交通省	内航ケミカルタンカーに従事する船員の国籍フリー化	5052	5052A003	1	石油化学工業協会	3	内航ケミカルタンカーに従事する船員の国籍フリー化	内航海運に従事する船員の国籍を日本人に限定せず、フリー化する。完全フリー化が一挙に無理なら、先ず、人員数の限定もしくは国際経済援助の観点からアジア諸国の国籍者に限定する。	内航船員の国籍は日本人に限定されている。 平成17年4月から船員法改正により、船員数、労働時間等の条件が厳しくなり、特に、3K職場のケミカルタンカーの船員確保は難しい。	従来から課題となっている、内航船員の高齢化、人員確保難、運行コスト等の問題は改善策がないまま現在に至っている。 更に、内航船の老朽化、IMO対応による船型要件の格上げ等による船腹不足の予想もあり、輸送環境が悪化しないような可能性を考えるべき時期にある。 アジア諸国の船員費はわが国船員の10～50%と言われている。既に、外航船では外国船員が主流であり、安全面、航海技術面でも問題の無い水準に達している。 要望を実現することで大きい経済効果が得られる。	
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科目を電気電子部門にかかるとするものに限定し、)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されている。	C	-	新たな検定種目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種目を設けることは困難である。 なお、電気通信事業法に基づき電気通信主任技術者資格者証の交付を受け、一定の要件を満たす者については、建設業法における電気通信工事の主任技術者として認めることとして結論を得ており、平成17年度中に所要の措置を講じる予定である。		1A160048	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	5053	5053A087	1	(社)日本経済団体連合会	87	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、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	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当たり、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、指導監督の実務の経験者(注)、ハ、大臣がイ、又はロの該当者と同等と認められた者、のいずれかに該当することとされているが、電気通信工事業者にはイにおける技術検定が単独では設置されておらず、代替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	
親会社及びその連結子会社と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)	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との間に限る。)の出向社員を出向先の会社で工事現場に主任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お(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特例として認めたものであり、経営事項審査を親会社及び連結子会社の双方が受審していることを認めることは、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ることはできない。		1A160049	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	5053	5053A088	1	(社)日本経済団体連合会	88	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。	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、当該出向社員と該当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が2003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。	

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	制度の所管官庁等	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)
公共工事標準請負契約約款第10条第2項	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。		1A160050	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	5053	5053A089	1	(社)日本経済団体連合会	89	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	「公共工事標準請負契約約款」第10条2項に関する解釈通達を發布し、現場代理人は実工事期間のみ「常駐」すればよ、契約工期全般に亘る必要はないこと 「常駐」とは、24時間、365日にわたって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。 公共工事に関する契約の大半が「公共工事標準請負契約約款」に倣って作成されている現状に鑑みれば、同約款の解釈を明確化する必要がある。	(要望理由 右下の続き) <参考> 「監理技術者資格者証運用マニュアル」(2004年3月改正)では、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(現場事務所の設置、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ある。	契約工期に比べ、現場における実工事期間が著しく短いケースがある。例えば、エレベータの設置工事の場合、標準的な契約工期は1年であるが、そのうちの大半が設計・工場における機器製作に充てられ、現場におけるエレベータ設置の実工事は1ヶ月程度である。かかる場合、実工事期間の1ヶ月間だけ現場代理人を「常駐」させれば十分であり、何ら具体的な仕事がないにもかかわらず、契約工期全般に亘って「常駐」させることは、受注者にとって人的資源の無駄遣いとなる。 また、携帯電話の普及など連絡手段が発達した今日、「常駐」を24時間・3	「公共工事標準請負契約約款」第10条2項は、「現場代理人は、この契約の履行に関し、工事現場に常駐し、その運営、取締りを行う」としている。この点に照して、「常駐」の定義が不明確なため、契約工期全般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強いられるといった事態が生じている。
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、当該建設工事の技術者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日付け国総建第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。		1A160051	国土交通省	監理技術者等の途中交代の弾力的運用	5053	5053A090	1	(社)日本経済団体連合会	90	監理技術者等の途中交代の弾力的運用	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できるよう措置すべきである。	監理技術者の途中交代が弾力的に行えることによって、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)では、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真にやむを得ない場合に於いて、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行する時点、大規模工事で一つの工期が多年に及ぶ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監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 に掲げるものと同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、一定規模以上の会社の役員であってもこれを短縮する必要はない。 いわゆる「執行役員」については、商法等の法令上に権限及び責任等が定められておらず、その業務の範囲及び権限の決定権が個々の企業に委ねられているため、役員と同等の権限等を有しているか否かを一律に判断することはできない。		1A160052	国土交通省	建設業許可要件の緩和	5053	5053A091	1	(社)日本経済団体連合会	91	建設業許可要件の緩和	一定規模以上の会社の役員(取締役)については、経営業務を総合的に執行した経験年数(5年または7年)の要件を短縮すべきである。 執行役員としての経験も役員と同等の扱いとすべきである。 また執行役員については昨年、経営業務の管理責任者として認められ得る旨明確化され、一定の前進が見られるものの、役員と同等の扱い	現行では、一定規模以上の会社の役員であっても、個人事業主であっても、一律の要件(5年または7年の経験)とされているが、その質については、同レベルの経験を有しているとは言い難い。少なくとも「株式会社の監査等に関する商法の特別に関する法律」で定義する大会社等の取締役については、個人事業主と同一の要件(5年または7年)とするのではなく、経験年数を短縮する緩和措置を講ずるべきである。 また執行役員については昨年、経営業務の管理責任者として認められ得る地位にあり、経営業務を総合的に執行した経験を有すること、または「許可を受けようとする建設業に關し、7年以上経営業務を補佐した経験を有す	建設業においては、建設業の経営業務について総合的に管理した経験を有する「経営業務の管理責任者」が許可を受けようとする工事業種ごとにいることが許可要件の1つとされている。法人の場合、経営業務の管理責任者と認定されるためには、「許可を受けようとする建設業に關しては5年以上、許可を受けようとする業種以外の建設業に關しては7年以上、役員または建設業法施行令第3条に規定する使用人の地位にあり、経営業務を総合的に執行した経験を有すること」または「許可を受けようとする建設業に關し、7年以上経営業務を補佐した経験を有す	

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	制度の所管官庁等	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。	a		平成17年3月25日に閣議決定された「規制改革・民間開放推進3か年計画(改定)」において、実態を調査の上、建築基準法第49条のただし書きによる許可について弾力的に運用されることを平成17年度中に通知することになっており、現在、実態調査を行っているところ。		JA160053	国土交通省	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	5053	5053A092	1	(社)日本経済団体連合会	92	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	共同住宅に必要な駐車場を全て確保できるよう、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で制限されている。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等の弊害が生じている。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。一団地認定を取得した	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3,000㎡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、共同住宅に必要な不可欠な駐車場が確保できなくなったり、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28条第3項、建築基準法第35条の2	法第28条第3項は、火気使用室においては、燃焼器具等の使用による排ガスの発生、酸素の欠乏のための不完全燃焼による一酸化炭素の発生等が予想されるため、排ガスの排除と燃焼に必要な空気の供給を確保するための換気設備の設置を義務付けている。法第35条の2は、火気使用室においては、特に火災、熱等におかされる危険性が高いことから、それらによって容易に着火し、火災となることがないよう、内装の仕上げについて不燃材料又は準不燃材料の使用を義務付けている。	c		電磁誘導加熱式調理器(IHクッキングヒーター)は、電磁誘導により加熱調理するものであるため、火気を使用しないため、これを設けた室においては、排ガスや一酸化炭素の発生等のおそれがないことから、法第28条第3項の規定は適用されない。一方、当該室は、火気を使用しないものの、熱等におかされる危険性は排除できず、それらによって容易に着火し、火災となるおそれがあることから、内装の仕上げについての規定を緩和することについては、十分に検証したうえで慎重に判断する必要がある。		JA160054	国土交通省	建築基準法におけるIHクッキングヒーターの取扱の明確化【新規】	5053	5053A093	1	(社)日本経済団体連合会	93	建築基準法におけるIHクッキングヒーターの取扱の明確化【新規】	IHクッキングヒーターをはじめとする電磁式調理器等には裸火がないことから、法28条3項および法35条の2は適用されないと解釈した上で、通達等を発布してその旨を明示すべきである。また、必要に応じた換気設備の規模、内装仕上げを選択することができるようになること、過剰な設備の導入を回避でき、省エネやCO2の削減につながる。		IHクッキングヒーターをはじめとする電磁式調理器等を同法28条3項、35条2項の規定から外すことにより、多様な換気の組合せ・内装プランニングが民間の創意工夫により生み出される。また、必要に応じた換気設備の規模、内装仕上げを選択することができるようになること、過剰な設備の導入を回避でき、省エネやCO2の削減につながる。また、同法第35条の2は「かまど、こんろ、その他火を使用する設備若しくは器具を設けたもの(政令で定めるものを除く。)」には、政令で定める技術的基準に従って、換気設備を設けなければならない」と定められている。また、同法第35条の2は「かまど、こんろ、その他火を使用する設備若しくは器具を設けたものは、政令で定める技術的基準に従って、その壁及び天井(天井のない場合においては、屋根)の室内に面する部分の仕上げを防火上支障がないようにしなければならない」と定められている。	
建築基準法第52条	共同住宅においては、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		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、居住者が住戸に通行するために用いられるものであり、また、建築物の屋外に設けられる廊下及び階段と建築物の内部に設けられる廊下及び階段で容積率算定上の取扱いが相違することは不合理であるため、建築基準法第52条第5項により、共用の廊下又は階段の用に供する部分について、容積率算定の基礎となる延べ面積に算入しないこととしている。一方、集会場は、集会等の用途に供される床として利用されるものであり、容積率に算入しないこととするのは適当でない。		JA160055	国土交通省	分譲マンションにおける集会室の容積率不算入【新規】	5053	5053A096	1	(社)日本経済団体連合会	96	分譲マンションにおける集会室の容積率不算入【新規】	分譲マンションの集会室については、容積率の算定外とすべきである。		マンション管理については、2000年に「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」が公布され、これを受けた国土交通省告示「マンション管理適正化指針」において、「管理組合を構成するマンションの区分所有者等は、管理組合の一員としての役割を十分認識して、管理組合の運営に関心をもち、積極的に参加する等、その役割を適切に果たすよう努める必要がある」との記載があり、管理組合の活動の重要性が指摘されている。分譲マンションにおける集会室は管理組合の月1回ほどの理事会や年1-2回程度の総会を開催するスペースとして重要性	共同住宅については、1997年の建設省通達により、「共用の廊下又は階段の用に供する部分の床面積については、容積率算定上、その延べ面積に算入しない」とされたが、集会スペースについては対象外とされた。

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	制度の所管官庁等	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121条第1項及び第2項	一定規模以上の場合に、建築物の用途に応じて、火災時の避難安全性の確保の観点から、2以上の直通階段の設けて、2方向に避難路を確保することを義務付けている。	c		<p>建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。</p> <p>共同住宅の居室は、ホテル、旅館、下宿の宿泊室や寄宿舎の居室と同様、就寝用途に係る居室であり、その他の用途の居室に比べてより一層の避難安全性の確保が必要ため、オフィスビルの居室よりも厳しい要件が規定されているところであり、ご要望の提案の実現は困難である。</p>		JA160056	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	5053	5053A097	1	(社)日本経済団体連合会	97	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。		<p>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全く同じであり、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とすべきである。重要なことは、安全に避難階に達することができる設備が実質的に整っていることであり、共同住宅(耐火構造)について居室の床面積が200㎡を超え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。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</p>	<p>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方向避難階段を設置しないでもよい。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方向避難階段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。</p>
建築基準法第56条	建築物の各部分の高さは、都市計画法に基づき(都市計画及び建築基準法により定められている。	d		<p>道路斜線制限は、市街地における重要な開放空間である道路及び沿道の建築物の日照、採光、通風等の環境を確保することを目的とする制限であり、道路斜線の適用距離については、道路の環境等に影響の少ない上部での自由度を向上させ、道路に近い位置における開放空間の形成を図るため、基準容積率に応じて定めているものであり、この適用距離を超える範囲は道路斜線制限が及ばないこととしている。高容積率が指定される地域においては、道路に対する環境上の影響を考慮して、道路斜線制限の適用距離は大きくなっているものである。</p> <p>この適用距離を一律に緩和することは適当ではないが、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、当該制度の活用により対応可能である。また、敷地内に適当な空地を確保することにより特定行政庁の許可で道路斜線制限の緩和を受けることができる総合設計制度の活用によっても対応可能である。</p>		JA160057	国土交通省	斜線制限の撤廃・緩和	5053	5053A098	1	(社)日本経済団体連合会	98	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。		<p>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なり、景観を損ねるといった弊害を孕んでいる。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、道路反対側での採光、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すべきである。</p>	<p>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)。一方で、道路斜線の適用距離が従前の35m上限から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。</p>
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関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		<p>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られる。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。</p>		JA160058	国土交通省	宅建業法上の仲介手数料の規制緩和	5053	5053A099	1	(社)日本経済団体連合会	99	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。		<p>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が、いか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ことでは、仲介業者として「仕事の質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的するものであり、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。</p>	<p>宅地建物取引業者が宅地・建物の売買、交換、賃借の代理・媒介に関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より、上限が定められている。</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	制度の所管官庁等	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、12条の11、道路法第47条の5、建築基準法第44条第1項第3号	立体道路制度が適用になるのは、道路の新設、改築の場合に限られており、道路の種類も自動車専用道路等に限定されている。 また、立体道路制度の対象となる道路は、都市計画法、道路法及び建築基準法上一定の条件に該当する道路に限定されている。	c		既存道路の上部空間に建築物を設置した場合、当該道路は市街地における開放空間という前提で建築された沿道の既存建築物等に対する影響が大きくなり、市街地環境が悪化するおそれがあるほか、建築物の建設期間中は、道路の通行止めや車線規制に伴う交通渋滞が発生し、安全かつ円滑な交通の確保に支障をきたすおそれがある。 また、一般道路を立体道路制度の対象とすることについては、火災時において、立体道路は、例えば放水やパンプ車が機能しない等、円滑な消防活動の支障になり、加えて、煙や火災が道路内に蔓延する等、建築物利用者の避難の場としても機能しないため、立体道路制度の対象としては、接道対象道路としての機能が期待されない自動車専用道路や、高架道路その他これに準ずる道路(掘り割り構造の道路を想定)に限定している。		1A160059	国土交通省	立体道路制度の一般道路への適用【新規】	5053	5053A101	1	(社)日本経済団体連合会	101	立体道路制度の一般道路への適用【新規】	既存道路を公衆用道路として残しつつ、複数街区の一体開発を行うことができるよう、特に緊急性を要する都市再生特別地区における開発については、立体道路制度の既存一般道路への適用を認めるべきである。		街区規模が小さな既成市街地を、時代のニーズに対応した大きな街区に再生し、街としての連続性を確保し、オープンスペースなどを創出することができる。	細街路が多く、街区規模が小さい既成市街地において、ひとつの街区をまとめただけでは十分な街区規模にもならず、計画的な街づくりを行うためには、道路をまたいだ複数街区での一体開発が必要となる場合がある。しかし、道路上への建物建築は原則として認められない(建築基準法44条)、特定行政庁の認定の下、道路内の建物建築を認める「立体道路制度」があるが、同制度は一般道路には適用されないため、複数街区の一体開発は事実上困難である。
建築基準法第52条	共同住宅においては、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項により、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、容積率算定の基礎となる延べ面積に算入しないこととしている。一方、住宅で事務所、店舗その他これらに類する用途を兼ねるものについては、本制度の対象となる共同住宅には該当しないものであり、当該規定の対象としてはいない。なお、共同住宅の用途に供する部分とその他の用途に供する部分が複合している建築物については、専ら住戸の利用のために供されている共用廊下等の部分は当該規定の対象としているものである。		1A160060	国土交通省	共同住宅の共用部の容積率不算入の兼用住宅への適用【新規】	5053	5053A102	1	(社)日本経済団体連合会	102	共同住宅の共用部の容積率不算入の兼用住宅への適用【新規】	共同住宅における兼用住宅についても、延べ床面積不算入対象とすべきである。若し(は、共同住宅における兼用住宅を明確に定義し、良質な住環境を侵害しない範囲については、同様に共用部不算入の適用を受けられるよう検討すべきである。		ライフスタイルの多様化に伴い、住まいながら仕事をする人々(SOHO使用)が増えている中、共同住宅における兼用住宅の概念が明確でないため、入居希望者がどのような制約を受けるのが曖昧である。また、この規制は、特定行政庁が定住促進を目的に設置する付置住宅への都心居住推進の弊害となっている。今後は、多様な住文化を受け入れ、法52条4項の主旨であるゆとりある廊下等を備えた良質な共同住宅の環境を提供すべきである。	建築基準法第52条第5項において、共同住宅の共用廊下、又は階段の用に供する部分の延べ床面積は容積率不算入と規定されているが、事務所等を兼ねる兼用住宅については適宜により対象外とされている。
建築基準法第56条の2、第60条の2、別表第四	都市再生特別地区内では、用途地域に定められた容積率を適用せず、都市再生特別地区に関する都市計画において定められた建築物の容積率の最高限度を適用する。 また、道路法・都市計画法・土地区画整理法・都市再開発法等による新設又は変更の事業計画のある道路で、2年以内にその事業が執行される予定のものとして特定行政庁が指定したものは建築基準法上の道路とみなし、建築物の形態規制を行っている。	d		都市再生特別地区に関する都市計画においては、建築物の容積率の最高限度を定めることとされている。建築基準法第60条の2第4項では、これを建築基準法第52条第1項各号に掲げる数値とみなすことにより、容積率制限を緩和しているものである。 なお、建築基準法第52条第2項において、前面道路の幅員による容積率制限の規定があるが、都市計画等によって道路幅員幅員の予定が明らかでない場合は、建築基準法第42条第1項第4号の規定により、2年以内にその事業が執行される予定のものとして特定行政庁の指定を受けることにより、拡張後の幅員が道路の幅員として扱われる。		1A160061	国土交通省	都市再生特別地区における前面道路幅員による容積率の制限の緩和【新規】	5053	5053A103	1	(社)日本経済団体連合会	103	都市再生特別地区における前面道路幅員による容積率の制限の緩和【新規】	建築基準法第60条の2第4項を改正し、都市再生特別地区については、建築基準法第52条1項に定められている容積率制限を適用しないよう措置すべきである。 仮に、第52条1項が適用されるとしても、「都市計画等によって道路幅員拡張の予定が明らかでない場合、容積率については拡張後の幅員を基準とする」という通達を出すことで容積率の拡大を可能とすべきである。		特定街区(建築基準法第60条第3項)、再開発地区計画(同第68条の5第1項参照)については、建築基準法第52条1項の容積率制限が適用されないことに鑑み、都市再生特別地区についても同様の扱いとすべきである。 第52条1項が適用されるとしても、将来的に道路が拡張されることが明らかであれば、拡張後の幅員を基準として何ら問題ない。容積率の緩和によって土地の高度利用、都市再生が促進される。	都市再生特別地区内の建築物の容積率は、建築基準法第52条1項に掲げられた数値が最高限度となる(建築基準法第60条の2第4項)。しかも、開発と併せて道路の両側を拡張する予定があり、まず道路の片側の拡張のみを先行する場合、片側拡張の際の道路幅によって容積率が制限される運用となっている。

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	制度の所管官庁等	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86条第6項	市街地再開発事業において、一団地の総合的計画を活用して、複数建築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		建築基準法第86条第7項の一団地認定を受けた場合、容積率や建ぺい率などの規制について対象区域内にある建築物は全て同一敷地内にあるものとみなされ、一般とは異なる制限を受けることとなる(例えば、当該用途地域において通常認められる容積率よりも大幅に少ない容積率が認められない敷地が出てくる)。対象区域内における認定後の増築や建替えについては、全て新たに特定行政庁の認定を受けることが必要になる(建築確認のみでは建築できない)といったように、対象区域内の土地が将来にわたり制限を受けることになる。 容積率や建ぺい率などの規制は、行政上の目的を達成するため、都市計画法に定める手続きを経て地方公共団体が都市計画を定めることにより財産権の制限を行うものである。一団地認定制度は、こうした手続きを経ることなく特定行政庁の認定により容積率等の規制を変更することが可能となるが、これは、上記のように将来にわたる財産権の制限を受ける可能性のある関係権利者の全員同意を前提に、特例として認められているものである。 関係権利者の全員の同意を得ることが困難な場合は、高度利用地区や再開発等促進地区等の都市計画において、都市計画法に定める手続きにより容積率の適切な配分等を行う必要がある。 なお、事業計画の軽微な変更等への適切な対応については、「市街地再開発事業の円滑かつ迅速な実施について」(平成14年1月23日、国都計第200-1号、国都市第120-1号、国住生		1A160062	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	5053	5053A104	1	(社)日本経済団体連合会	104	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。	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。	1998年6月の建築基準法改正により、一団地の総合的計画を行う際にも、全地権者の同意が必要となった(第86条第6項)。これにより、市街地再開発事業において、一団地の総合的計画を活用して、複数建築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の同意が課せられることとなった。	
都市計画法令第8条 都市計画運用指針4-2-1 D(3)(2)	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		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とはいうまでもないが、計画内容の合理性と実務的な区域設定の明示性を勘案して、地形、地物に拠らずに境界を定めることが相応しいと考えられる場合には、必ずしも地形、地物に拠らずに、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、状況に応じ境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。		1A160063	国土交通省	地形地物に拠らない区域設定の容認【新規】	5053	5053A105	1	(社)日本経済団体連合会	105	地形地物に拠らない区域設定の容認【新規】	区域設定(特に都市再生特別地区の設定)に際しては、地形地物に拠らない設定を認めるべきである。	都市再生特別地区は殆どが従来からの既成市街地であるため、プロジェクトを始動させる場合、限られた時間の中で関係権利者の合意を得て道路等の地形地物を境界として区域設定することが困難な場合が多々ある。事業の早期実施の都合上、地形地物に拘らず柔軟に区域設定をしていくことが不可欠である。	都市計画運用指針に基づき、用途地域の区域等の境界は原則として道路、鉄道、その他の施設、河川、海岸、がけ、その他の地形、地物等土地の範囲を明示するに適当なものによって定めることが望ましいとされている。これに基づき、都市計画の区域設定に際しても区域の境界は地形地物であることが求められている。	
都市計画法 第8条、第9条、第17条、第19条、第21条の2、第21条の3、第21条の4、第21条の5 建築基準法 第58条、第60条、第60条の2 都市再生特別措置法 37条、38条、39条、40条	市町村は、都市計画法に基づく地域地区として、高度地区を定めることができる。 高度地区は、建築物の高さの最高限度又は最高限度を定めるものである。	d		高度地区で定められた高さの最高限度(最低限度)については、計画的な街づくりを行う場合に、適度な外れは仕組みが存在する。具体的には、特定街区及び都市再生特別地区を定めた場合に、建築基準法に基づき、高度地区に定められた高さの最高限度(最低限度)は適用しないこととされている。 また、都市計画法及び都市再生特別措置法に基づき、都市計画の決定等についての提案が提出されているところであり、土地所有者等が、都市計画決定権者である都道府県又は市町村に、特定街区及び都市再生特別地区による計画的な街づくりを提案することが可能である。なお、提案を受けた都道府県又は市町村は、適当な(提案内容)について、都市計画の決定又は変更を必要とするかどうかを判断し、都市計画の決定、変更しうる場合には、提案内容を添えて都市計画審議会に付議することとされているとともに、都市計画の決定、変更を必要がないと判断した場合には、都市計画審議会へ提案内容を提出してその意見を聴かなければならないこととされ、その上で提案者に都市計画の決定、変更を必要がないと判断した旨及びその理由を通知することとされている。 高度地区は、都市計画であり、都市計画決定手続きを経て決定される。 都市計画は、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限の下に土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として、定めるものである。このためには、土地について一定の制限を課する必要があるが、その公共性を保つ観点として、都市計画の決定、変更が法定されていること、その制限見直し等の提出が可能とされていること、都市計画審議会が都市計画決定、変更を認めること、都市計画審議会への付議に当たり、提出された意見書の要旨を都市計画審議会に提出しなければならないこととされていること等の手続が法定されていることであり、制限の導入に強い地権者・所有者等に不測の損害を与えることは想定されず、この種の趣旨は既に措置されているものである。 なお、高度地区の都市計画決定、変更の公示の際、現に存在する建築物等は、その敷地又は既に建築、修繕若しくは増築中の工事中の建築物等(はその敷地(いわゆる既存不適格建築物)については、当該高度地区の制限内容の適用除外となる。		1A160064	国土交通省	絶対高さ制限を定める高度地区の指定について【新規】	5053	5053A106	1	(社)日本経済団体連合会	106	絶対高さ制限を定める高度地区の指定について【新規】	通達等を発布することで、一律の基準として絶対高さ制限を定める場合でも、計画的な街づくりについては例外を認め得ること、制限の導入に伴い地権者・所有者等に不測の損害を与えないよう経過措置を設けることを徹底すべきである。	建物の高さは都市景観を形成する要素の一つであるが、それが全てではない。また、高さの上限を制限しても、上限の範囲内で高さを自由に決定できるとすれば、チェックメイトな都市景観の出現を防止できない。さらには、高さだけを制限することで建ぺい率いっばいに建築物を建設し、かえって緑地を増やすことがままならないという悪循環もあり得る。このように絶対高さ制限は、街並や市街地環境の向上に繋がらない可能性もある。建物の集約化、広場や緑地の形成、災害に強い街への転換、必要な都市機能の誘導を図るべく計画的な街づくりを推進する上で、絶対高	新宿区をはじめとする都内の自治体において、建築物の絶対高さの制限を厳しくする動きがある。	

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	制度の所管官庁等	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56条の2	地方公共団体が土地利用の状況等を勘案して条例で指定する区域において、中高層の建築物が周辺に影を落とす時間は一定時間以下でなければならない。	d		日影規制は、地方公共団体が土地利用の状況等を勘案して条例で指定する区域において、中高層建築物により生じる日影を一定範囲内におさめ、当該区域において一定の日照を確保し、良好な居住環境を確保することを目的とするものである。このため、都市再生特別地区の周辺地域について、一律に日影規制を廃止又は緩和することは適当ではない。なお、地方公共団体が条例で日影規制の対象指定する区域から除外又は規制を緩和するか、又は、土地の状況等により周囲の居住環境を害するおそれがないと認めて特定行政庁が許可することは可能である。		1A160065	国土交通省	緊急整備地域内における日影規制の緩和【新規】	5053	5053A107	1	(社)日本経済団体連合会	107	緊急整備地域内における日影規制の緩和【新規】	都市再生を進めていく緊急整備地域内については、現行の日影規制を廃止又は緩和すべきである。もしくは、特区を活用し都市再生を図る区域の周辺については、一定規模以上の空地を確保した場合には日影規制を緩和もしくは撤廃するなどの仕組みを検討すべきである。また、日影規制に加えて建物の最高高さの限度についても、柔軟に対応していく必要がある。		容積利用面において高さが抑制されると、空地を滅失して建築せざるを得ず、結果的に地域全体で多大なオープンスペースを消失することになる。日影規制を緩和することで、建築面積を増やすことなく、ある一定規模以上の緑地、オープンスペース等を確保しながら建築計画を行なうことが可能となる。また、このような開発を街区全体で連続して行うことでヒートアイランド現象の抑制にも寄与する。	都市再生特区(都市再生特別措置法36条)であっても、周辺地域に日影規制がある場合、その適用を受けることになり、建築の自由度が制限される。
建築基準法第52条第14項 建築基準法第52条第13項第1号の規定の運用について。(平成16年2月27日 国住街第381号市街地建築課長通知) 自然冷媒を用いたヒートポンプ・蓄熱システム等環境負荷の低減等の観点から必要な設備であって、公共施設に対する負荷の増大のないものについては、容積率緩和の許可の対象であると通知。	d		建築基準法第52条第13項第1号に係る許可の対象については、「中水道施設等を設置する建築物に係る建築基準法第52条第10項第1号の規定の運用について。(平成8年3月29日住街発第33号建設省住宅局長通達)の許可準則第1号(1)から(13)までに掲げられているところであるが、さらに平成16年2月27日に通知した「建築基準法第52条第13項第1号の規定の運用について(国住街第381号住宅局市街地建築課長通知)」において、太陽光発電設備や自然冷媒を用いたヒートポンプ・蓄熱システム等環境負荷の低減等の観点から必要な設備であって、公共施設に対する負荷の増大のないものについて、特定行政庁が幅広く(本許可の判断の対象とし、積極的に対応することが望ましい旨を通知しているところ。		1A160066	国土交通省	集合住宅における容積率算定の緩和措置の対象設備の範囲拡大及び運用方法の明確化【新規】	5053	5053A108	1	(社)日本経済団体連合会	108	集合住宅における容積率算定の緩和措置の対象設備の範囲拡大及び運用方法の明確化【新規】	自然冷媒を用いたヒートポンプ・蓄熱システムに加え、新冷媒ヒートポンプ給湯機(代替フロン系)および電気温水器についても国土交通省通達に例示し、建築基準法52条13項の容積率緩和の対象となるよう措置すべきである。また、同通達の運用について、各自治体に徹底すべきである。さらに、自然冷媒を用いたヒートポンプ・蓄熱システム、新冷媒ヒートポンプ給湯機(代替フロン系)および電気温水器について建築基準法52条13項の容積率緩和措置の対象とするに止まらず、同52条5項の容積率不算入の対象とすることを検討すべきである。		自然冷媒を用いたヒートポンプ給湯器に限らず、代替フロン等の新冷媒ヒートポンプ給湯器および電気温水器についても、環境負荷の低減に資する設備である。中でも代替フロン等の新冷媒ヒートポンプ給湯器は、自然冷媒を用いたヒートポンプ給湯器と仕組や機能面で相違がないといえる。また、これら温水器は貯湯タンク内の水を災害時等に非常用水として活用できるなど、防災面でも極めて有効である。家庭用の給湯エネルギーの効率化の観点からすると、多様な熱源による住宅形成が一層望まれ、自然冷媒ヒートポンプ給湯機に限らず、広く省エネルギー機	建築基準法第52条13項は、特定行政庁が許可したもので容積率の緩和を認めている。この点に関し、自然冷媒を用いたヒートポンプ・蓄熱システムについては、国土交通省通達(昭60年12月21日住街発114)の改正によって容積率緩和の対象として例示されるに至ったが、電気温水器や新冷媒ヒートポンプ給湯機(代替フロン系)については明確な記載がなされていない。また、同法第52条13項1号は、「同一敷地内の建築物の機械室その他これに類する部分の床面積の合計の建築物の延べ床面積に対する割合が著しく大きい場合」と	
建築基準法第48条第1項-第10項別表第2(と)項4号(り)項4号(ぬ)2号建築基準法施行令第116条、第130条の9	貯蔵可能な数量の上限は、第2種中高層住居地域・第1種住居地域・第2種住居地域・準住居地域においては350Nm3、近隣商業地域・商業地域においては700Nm3である。	c		建築基準法施行令では、市街地における安全性を確保するため、用途地域ごとに危険物の製造や貯蔵に関する制限を設けている。圧縮天然ガスの自動車燃料充てん設備については、圧縮天然ガスの製造に係る制限を緩和し、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域及び準工業地域(工業地域及び工業専用地域については制限なし)において、天然ガススタンドの立地を可能としているところである。一方、圧縮天然ガスの貯蔵量の制限については、他法令で定められている天然ガススタンドに係る技術基準のみでは、圧縮天然ガスの貯蔵量の制限を一律に緩和するまでの安全性は確保しきれないことから、建築基準法施行令における制限数量の見直しを行うことは適当ではない。		1A160067	国土交通省	圧縮天然ガス自動車燃料充てん設備の蓄ガス量上限の拡大【新規】	5053	5053A109	1	(社)日本経済団体連合会	109	圧縮天然ガス自動車燃料充てん設備の蓄ガス量上限の拡大【新規】	天然ガススタンドの蓄ガス量上限を拡大すべきである。具体的には、現行で数量限度が最低な住居系地域での上限を350Nm3から1,700Nm3まで拡大すべきである。さらに、他の用途地域についても、最低1,700Nm3まで拡大すべきである。		圧縮天然ガス自動車は、運輸部門におけるNOx、PM削減による都市内環境保全に加え、CO2排出量削減による地球環境保全に資することができる自動車であり、早期の普及が期待される。しかし、燃料供給インフラである天然ガススタンドの設備規模について、特に普及効果の高い都市部における蓄ガス量の制限により、実用に即した天然ガススタンドの建設が困難となっている。そこで、蓄ガス量上限の拡大により燃料供給インフラの建設と既設スタンドの拡張を進め、天然ガス自動車の普及を加速すべきである。なお、圧縮天然ガススタンドは、高圧	建築基準法施行令では、圧縮ガスの貯蔵に関してガス種、貯蔵形態に関係なく一律に貯蔵上限量が定められており、商業地域、住居系地域にて実用に即した規模の天然ガススタンドの建設が困難となっている。

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	制度の所管官庁等	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)
「コンビニエンスストア等を使用した募集型企画旅行商品等の販売について」(平成9年5月2日連観旅第273号)	コンビニエンスストア等旅行業者等の営業所以外の場所を使用して旅行契約の締結を行う場合には、「コンビニエンスストア等を使用した募集型企画旅行商品等の販売について」(平成9年5月2日連観旅第273号)に基づき、約款を定め、旅行業法第12条の2第1項に規定する国土交通大臣の認可を得ることが必要である。	b		旅行商品、特に、募集型企画旅行商品については、商品によりサービス内容が全く異なっており、これに対する旅行者の誤解も多く見受けられる。そこで、旅行者保護の観点から、事前に、旅行者が提供を受けることができる旅行サービスの内容を明確にした上で、契約を締結できるよう措置することが必要になる。 以上より、旅行業法においては、旅行業者が旅行者と各種旅行契約を締結しようとするときは、取引条件の説明を行うよう義務付けている(旅行業法第12条の4)。 コンビニエンスストア等、営業所以外の場所を使用して旅行契約の締結を行う場合についても、上記のような旅行者保護の必要性に変わりはないことから、旅行者からの要請の有無に関わらず、契約締結前に十分な説明が行われるよう措置する必要がある。このため、個別に約款の認可を行っているところである。 今般のご提案を踏まえ、その手段については、旅行業者やコンビニエンスストア等旅行代金收受業務を行う者関係各者の意見も伺いながら、端末機への電話機の設置義務付け以外の旅行者保護が図られる代替措置について検討することとしたい。		1A160068	国土交通省	「コンビニエンスストア等を使用した主催旅行商品等の販売に関する旅行業約款」に関する規制緩和(新規)	5053	5053A110	1	(社)日本経済団体連合会	110	「コンビニエンスストア等を使用した主催旅行商品等の販売に関する旅行業約款」に関する規制緩和(新規)	オンラインシステムの端末機への電話機設置義務を廃止すべきである。		端末機自体に電話機が設置されていなくても、携帯電話やコンビニエンスストアの電話機等が旅行者と旅行者とが必要に応じて連絡をとることは可能であり、特段の支障はない。	旅行者がコンビニエンスストア等営業所以外の場所を使用して主催旅行契約の締結を行う場合には、当該コンビニエンスストア等に旅行者から旅行者へ接続するオンラインシステムの端末機が整備されていることが要求される。また、このオンラインシステムの端末機には、旅行者が旅行者と連絡がとれるよう、電話機が備え付けられていることが要求されている。
「中華人民共和国国民の訪日団体観光旅行実施要領」(平成12年6月に日中両政府間で合意)等	中国からの訪日観光団体旅行については、平成12年6月に日中両政府間で合意された「中華人民共和国国民の訪日団体観光旅行実施要領」等に基づき、日中双方がそれぞれの一定の基準に基づき指定した旅行会社のみ、当該旅行の取扱いが可能とされている。	a		日本側取扱旅行会社の指定の申請については、本年7月5日より中華人民共和国からの訪日団体観光旅行の査証発給対象地域が中国全土に拡大されるのを機会に、本年8月1日以降、常時受け付けることとしている。		1A160069	国土交通省	中国からの訪日団体観光旅行に対する本邦内における取扱い旅行会社の選定審査の常時受付(新規)	5053	5053A112	1	(社)日本経済団体連合会	112	中国からの訪日団体観光旅行に対する本邦内における取扱い旅行会社の選定審査の常時受付(新規)	日本側取扱旅行会社の認可に関する旅行会社からの申請を、常時受け付けるべきである。		中国からの訪日団体観光旅行をビジネスとして取り扱うかどうかは、各社の経営判断であるが、ひとたび当該ビジネスに参入することが意思決定された際に、その申請自体の受け付けを行うておらず、次の申請募集時期を待つというのでは、機会損失が大きい。意思決定がなされ、体制を整えた旅行会社の申請については、常時受け付け、審査を行うことで、特に問題はないと思われる。	中国からの訪日団体観光旅行については、日中両国政府の指定する旅行会社が取り扱うこととなっている。日本側取扱旅行会社の認可は旅行会社からの申請を常時受け付けているのではなく、中国における査証発給対象地域の拡大等の機会に合わせ、取扱い希望旅行会社を募り、国土交通省が追加選定・認可している(平成12年6月20日の日中両国政府間の合意事項の2。(2)(ロ)は「日本側取扱旅行会社については、今後運輸省にて募集を行う」と記すのみ)。
廃棄物処理法第2条第4項第1号、第15条の4の2 廃棄物処理法施行規則第12条の12の2、第12条の12の4、平成9年厚生省告示第259号、平成11年厚生省告示第261号、平成13年6月1日付け環境産第276号環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部産業廃棄物課長通知「建設工事等から生ずる廃棄物の適正処理について」	建設工事に係る掘削工事に伴って排出されるものうち、含水率が高く微細な泥状のものは、無機性汚泥として取り扱われており、土砂か汚泥かの判断は、掘削工事に伴って排出される時点で、掘削工事に伴って排出される時点で行うものとしている。 また、再生利用認定制度の対象となる産業廃棄物等については、告示で定められている。	d(一部b)		について…規制改革・民間開放推進3か年計画(2005年3月)において、本年度中に措置すべき事項として「建設汚泥から再生される建設汚泥改良土の取扱いについて廃棄物にあたるか否かの判断に係る解釈を明確化する」とされたことを受け、解釈通知を本年7月に発出したところ。 …建設汚泥に係る再生利用認定制度については、現在認められている高規格堤防の築造材以外に、汚泥の再生利用の促進に寄与し、再生品の利用が見込まれる等の要件を満たす具体的な再生利用の方法の有無について、国土交通省と連絡調整会議を設け実施を把握するなどして、検討しているところである。		1A160070	国土交通省 環境省	廃棄物処理法上の「建設汚泥」の取扱いの見直し	5053	5053A116	1	(社)日本経済団体連合会	116	廃棄物処理法上の「建設汚泥」の取扱いの見直し	建設汚泥のリサイクルを促進する観点から、「建設汚泥」に係る廃棄物処理法上の扱いを見直すべきである。建設汚泥改良土と建設発生土を一体化したりリサイクルのルール作りを行い、再生利用された改良土については廃棄物処理法の適用外であることを明確にすべきである。規制改革・民間開放推進3か年計画(改定)(2005年3月)において、「平成17年度中に、建設汚泥から再生される建設汚泥改良土の取扱いについて、廃棄物か否かの判断に係る解釈を明確にする」旨が盛り込まれたところであり、解釈の明確化にあたっては、上記の要望趣旨が		建設汚泥は産業廃棄物として扱わなければならないため、改良すれば土砂と同様に再利用できるものが多いにもかかわらず、管理型最終処分場で処分しなければならず、リサイクルへの取組みが遅れている。建設汚泥と規定される物でも、性状が建設発生土と極めて類似しているものが多く、用途によって柔軟に使い分けることを可能とするべきである。高規格堤防の築造材として再生利用される掘削工事に伴って生じた建設汚泥については、環境大臣の認定を受けた場合の特例の対象とされているが、実際に認められた件数は10件程度の国の直轄工事のみと実	建設汚泥は産業廃棄物として扱わなければならないため、改良すれば土砂と同様に再利用できるものが多いにもかかわらず、管理型最終処分場で処分しなければならず、リサイクルへの取組みが遅れている。建設汚泥と規定される物でも、性状が建設発生土と極めて類似しているものが多く、用途によって柔軟に使い分けることを可能とするべきである。高規格堤防の築造材として再生利用される掘削工事に伴って生じた建設汚泥については、環境大臣の認定を受けた場合の特例の対象とされているが、実際に認められた件数は10件程度の国の直轄工事のみと実

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	制度の所管官庁等	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51条、建築基準法施行令第130条の2の2、都市計画法第77条、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、都市計画においても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必要事項は、都道府県の条例で定めることとされている。			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ところとされており、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。		JA160071	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	5053	5053A119	1	(社)日本経済団体連合会	119	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。しかし、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。
地方自治法施行令第167条の11	(指名競争入札の参加者の資格) 第百六十七条の十一 第百六十七条の四の規定は、指名競争入札の参加者の資格についてこれを準用する。 2 普通地方公共団体の長は、前項に定めるもののほか、指名競争入札に参加する者に必要な資格として、工事又は製造の請負、物件の買入れその他当該普通地方公共団体の長が定める契約について、あらかじめ、契約の種類及び金額に応じ、第百六十七条の五第一項に規定する事項を要件とする資格を定めなければならない。 3 第百六十七条の五第二項の規定は、前項の場合にこれを準用する。			地方公共団体の契約の前提となる入札への参加資格に係る基準については、事業の内容に応じて個別に決定されるものであり、また、地域の実情等を踏まえるべきものである。複数の自治体間での様式の統一化や手続の共通化といった取組は、あまでも各地方公共団体において自主的に対応すべきものであり、国が制度として地方公共団体における様式の統一化等を行うことは適切ではない。なお、国土交通省は、本件に関しては、地方公共団体に対して指導等を行う立場にはないが、地方公契連の場を活用して、申請手続の簡素化の観点から、国等の発注機関において共通化された統一様式の紹介を行っているところである。		JA160072	国土交通省 総務省	公共工事指名願い様式の統一	5053	5053A133	1	(社)日本経済団体連合会	133	公共工事指名願い様式の統一	各地方公共団体に対して、「公共工事指名願い」の統一様式を使用するよう適切な指導・助言を行うべきである。を行った上で、各自治体でも国土交通省と同様のオンライン手続きを行えるようにすべきである。		国土交通省・事業団・道路公団等ではインターネットによる一括申請が可能となっているが、地方自治体においては指名参加願いの様式・方法などが千差万別であり、その確認および個別対応のために多大な労力とコストを要している。よって、指名参加様式を統一するとともに、電子化することが望まれる。これにより、入札参加者の業務の効率化を実現することができる。	公共工事指名願い(指名競争入札参加資格申請書)について、国土交通省は統一様式を設定しているが、あくまで参考扱いのため、現状は地方公共団体により様式にかなり違いがある(特に、資格所持項目・職員の分類等の様式がまちまちであり、逐一調査する必要がある)。
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。				債権譲渡禁止特約については、平成14年5月1日以降、物品・役務の調達契約について、「売掛債権担保貸付保証制度」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い、事務取扱についても定めているところである。手続の簡素化等各省庁共通ルールの設定、債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約の拡大(リース契約等)については、各省庁の統一対応については、本件を主管している省庁の検討にあわせて対応していくこととしたい。		JA160073	全省庁	国・地方自治体向け金銭債権の証券化等に係る譲渡禁止特約の解除	5053	5053A143	1	(社)日本経済団体連合会	143	国・地方自治体向け金銭債権の証券化等に係る譲渡禁止特約の解除	各省庁・地方自治体向け金銭債権につき、速やかに譲渡禁止特約を廃止すべきである。そのため、各省庁共通のルール(譲渡先が金融機関の場合は債権譲渡禁止特約の適用除外とする。事前承認手続を大幅に簡素化する。債権譲渡に対する取扱を統一する)を策定することが求められる。地方公共団体に関しても同様の取扱いが求められる。		資産流動化を促進する上で、債権譲渡禁止特約の存在が障害となっており、債権譲渡禁止特約の廃止に向けて、各省庁、地方自治体が共通ルールの下で着実に取り組むことが求められる。	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ことが多く、当該金銭債権の証券化等を行うことができない。近年、一部の省庁においては事前に承認を得ることにより譲渡を認めたり、特定の譲渡先については債権譲渡禁止特約適用の例外とする等、企業における売掛債権を活用した資金調達の支援・促進が図られている。しかし、省庁による対応のバラツキ、事前承認手続きの煩雑さ、不透明さ等の問題が残されている。

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	制度の所管官庁等	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)
外国為替及び外国貿易法第26条第1項(外国投資家の定義)、第27条(事前届出)、第55条の5(事後報告)	「外国投資家」の定義のうち、「非居住者である個人」または「外国法令に基づいて設立された法人その他の団体又は、外国に主たる事務所を有する法人その他の団体、により直接または間接に保有される議決権の合計が50%以上を占める会社については「外国投資家」と規定され、対内直接投資等の事前届出、又は事後報告が義務づけられている。	c	-	ご指摘の点については、多数の外国機関投資家が株式市場で株式を取得した場合であっても、個々の投資家間の関係がどのようなものであるかについて外形では判断できないことから、適用除外とすることは不適当である。また、仮に、個別に審査することとした場合には、手続が煩雑となり、投資家等の負担となる。 対内直接投資については、国の安全保障等に支障をきたすことになるおそれがある業種等限られた業種について事前届出制としているが、外国人による企業支配を管理する観点から、非居住者等の議決権比率の合計が50%以上である場合を対象とすることが適当である。同様に、事後報告についても、国際収支統計や事業所管官庁において取引の実態を把握する観点から外国資本の流入の状況を把握する必要があり、非居住者等の議決権比率の合計が50%以上である場合を対象とすることが適当である。		1A160074	内閣府、総務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省	外為法に基づく「外国投資家」規制の適用除外[新規]	5053	5053A148	1	(社)日本経済団体連合会	148	外為法に基づく「外国投資家」規制の適用除外[新規]	外国資本が50%以上であっても、株式公開企業であって、1株主あたりの議決権が一定比率(例えば10%)以内の企業であるなど、単独で支配権を持つに至らない状況であることが認められれば、「外国投資家」とみなさず、対内直接投資等に係る事前届出、事後報告の義務付けを不要とすべきである。		外国資本が事実上支配権を持たない企業に対して、安全保障上の観点から直接投資を規制する必要性は薄い。	「外国投資家」が対内直接投資等を行う場合には、外為法に基づく事前届出または事後報告が義務付けられている。 「外国投資家」の要件は、外国資本が過半数を占めるかどうかの形式基準に拠っており、支配の実質は勘案されない仕組みとなっている。
道路法47条、道路法47条の2第1項、車両制限令第3条第1項第2号ロ	軸重の一般的制限値は10トン以下、フル積載対応海上コンテナ用トレーラー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トン以下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ーを牽引するものについては、自動車産業業界との協力の下、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、床筋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。そのため、重量違反車両が無くなることを確実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ーを牽引するエアサスペンションを装着するトラックについて、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11.5t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。技術的検討は、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どうか等を含めて、平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う。		1A160075	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	5053	5053A175	1	(社)日本経済団体連合会	175	駆動軸重の軸重規制緩和	2輪トラック(エアサス)の軸重規制について、フル積載対応海上コンテナけん引用か否かの別に関係なく、軸重制限を11.5トンまでとすべきである。 「全国規模の規制改革・民間開放要望」に対する各省庁からの回答について、(平成16年12月14日 内閣府 規制改革・民間開放推進室)において国土交通省は、「平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う」と回答し、実証的な検討が進められているが、緩和の方向で結論を得るべきである。		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。	軸重の制限値は、フル積載対応海上コンテナけん引の2輪トラック(エアサス)を除き、10トン以下とされている。
道路法47条、道路法第47条の2第1項	特殊車両通行許可の期間は最長1年間。	d	c	コスト軽減については、平成16年12月に車両制限令を改正し、約2/3としたところ、平成16年3月からは電子申請システムを導入し現在も利便性の向上のため、システムの改良に努めているところ。 許可の期間については、工事の実施等により道路の状況等が常に変化することを考慮し、現在は1年を上限としているところであり、対応は困難。		1A160076	国土交通省	特殊車両の通行許可期間の延長	5053	5053A176	1	(社)日本経済団体連合会	176	特殊車両の通行許可期間の延長	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ときには、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。2004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ほか、申請手数料についても、同年6月の規制改革・民間開放集中受付月間の回答において示された方針に基づき見直しを得ても、許可期間(6ヶ月~1年)の更

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	制度の所管官庁等	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47条、道路法第47条の2第1項	申請の方法は、1台の車両で複数経路を申請できる普通申請と車種、通行経路、積載貨物等が同一で2台以上の申請ができる包括申請がある。	d	-	複数経路の申請は申請手続きの簡便化を図っているものであり、条件の異なる経路は別々に申請することで対応可能。		1A160077	国土交通省	特殊車両通行許可におけるルート別許可条件の明確化[新規]	5053	5053A179	1	(社)日本経済団体連合会	179	特殊車両通行許可におけるルート別許可条件の明確化[新規]	複数経路の許可申請をした場合、ルートごとの個別要件を明示すべきである。		JIT(ジャスト・イン・タイム)物流など、顧客のニーズに応じた配送が求められる中、現行の運用ではルート選定の効率化が進まない。また、径路によっては、前後の誘導車が不要なケースもあることから、物流コストとCO2の削減が期待できる。	複数経路の特殊車両通行許可申請を行う際、B条件で通行可能な経路とC条件で通行可能な経路の2つのルートがあるケースでは、径路ごとの許可条件が示されることがなく、すべての径路がC条件となってしまう。
【道路法関係】 道路法第47条の2第1項、車両制限令第3条第2項 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) 【道路運送車両の保安基準関係】 保安基準第55条、 自動車交通局長依命通達「基準緩和と自動車の認定要領」	【道路法関係】 一般的制限値を超えて車両を通行させるためには、車両の構造が特殊か、または積載物が分割不可能な単体物であるなど特殊なものである必要がある。 【道路運送車両の保安基準関係】 道路運送車両の保安基準に適合してはならないが、その構造により若しくはその使用の様相が特殊であることにより保安上及び公害防止上支障がないと認定された自動車について基準緩和が受けられることとなっている。	c, d	-	【道路法関係】 平成15年10月の緩和により、特例8車種については概ね4.4トン以下を分割可能な貨物でも必要な条件を附して運搬可能としたところ。道路の幅員は車幅2.5mに対応するよう設計されており、それ以上の車幅は交通の安全に非常に大きく影響を与える。 全国的にも違反車両による事故が多発していることから対応は困難。 【道路運送車両の保安基準関係】 分割可能な貨物を輸送する場合であっても、平成15年10月1日以降、車両総重量3.6トンまでの認定を受けることができるよう、セミトレーラの積載条件の見直しを実施したところ。 一方、幅の基準緩和は、その車両の通行の影響が大きいため、必要最小限の場合に限り認めているものである。従って慎重な対応が必要である。		1A160078	国土交通省	車幅2.5m以上の幅緩和車両におけるバラ貨物積載の許可[新規]	5053	5053A180	1	(社)日本経済団体連合会	180	車幅2.5m以上の幅緩和車両におけるバラ貨物積載の許可[新規]	車幅が2.5m以上の幅緩和車両に積載する貨物が、例えば、一定の固縛基準を満たした幅広厚板(鉄鋼製品)である場合には、バラ貨物積載を可能とすべきである。		現行の基準では、バラ積み認められておらず、一枚の厚板しか積載することができない。厳格な固縛基準のもと、バラ貨物積載が可能となれば、積載効率が向上し、物流コストやCO2の削減に繋がることが期待できる。	車幅が2.5m以上の幅緩和車両に積載できる貨物は単体物に限定されている。
道路運送車両法第12条 道路運送車両法第13条 道路運送車両法第67条 道路運送車両法施行令第10条第1項第1号 道路運送車両法施行令第10条第2項第3号 自動車登録令第21条第1号	自動車の登録事項に変更があった場合は、その事由があった日から15日以内に変更登録又は移転登録の申請をしなければならないこととなっている。	は	は	リース会社等大量の車両を保有する者が変更登録、移転登録を行う際の手続の負担軽減及び登録情報の電子的提供については、現在有識者等を集めて検討会を開催し、検討を行っているところであり、平成17年度中を目途に、結論を得る予定。 全国どこからでもオンライン申請が可能なワンストップサービスを、平成17年12月26日から東京、神奈川、愛知、大阪の4都府県において新車新規登録手続について導入することとしており、平成20年を目途に、全国において変更登録、移転登録を含む全手続に拡大することとしている。		1A160079	国土交通省	大量車両登録変更のための特例措置	5053	5053A181	1	(社)日本経済団体連合会	181	大量車両登録変更のための特例措置	リース会社等、使用者の異なる大量の車両を所有する者が、その名称もしくは住所を変更した場合は大量の車両の所有権を譲渡する場合、使用者による自動車検査証記載事項変更の申請とは別に、従って自動車検査証の原本提出なくして、車両変更登録または移転登録の申請を行えるようにすべきである。 当該申請は、電子申請により行うことを認めるべきである。		リース車の台数は、20年余りで約15倍の267万台(2003年)に増加し、会社によっては10万台超のリース車両を所有している。しかし、現行の自動車登録関係諸手続きは、自動車リース業界のこのような状況を想定していない。 最近の経済情勢に伴う事業・業界再編等の増加により、車両登録変更・移転登録申請に関わる困難を経験するリース会社が増加している。また、自動車ディーラーの再編の場合など、自動車リース業界以外の業界も同様な困難を経験している。これら企業行動は、生産性を向上させ、顧客により良いサービスを提供す 所有者による上記申請は、申請時に自動車検査証の原本を提出して行われる車両の使用による自動車検査証記載事項変更の申請と同時に行うことが義務づけられている(道路運送車両法第12条第2項、第13条3項及び第67条)。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	

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	制度の所管官庁等	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)
道運法(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1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、通運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。(引越しシーズン: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)			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、ご指摘のような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。		1A160080	国土交通省	繁忙期における営業所間の車両移動の更なる弾力化	5053	5053A182	1	(社)日本経済団体連合会	182	繁忙期における営業所間の車両移動の更なる弾力化	各業界の実態に即し、通運の「繁忙期」に、「年度未繁忙期」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。		以下に示すとおり、月別自動車登録台数をみると2～3月にかけての年度未納期が最も多い。しかし、通運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。(2004年国内市場実績で、1月404千台、2月535千台、3月849千台、4月377千台、同2005年実績で1月392千台、2月529千台、3月834千台、4月405千台)そのため、2月5日～4月5日が通運で指定する繁忙期と認められれば、需要に即した機敏な応援が各所で可能となる。また、この	繁忙期におけるトラック輸送対策として、通運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。(引越しシーズン: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)
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、引越に係る輸送力確保のために、貨物自動車に的に対応するために、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。			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。引越し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現状にかんがみ、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すぎず、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、これも上記と同様の理由から、要望に対応すること		1A160081	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	5053	5053A183	1	(社)日本経済団体連合会	183	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	貨物自動車運送事業者が、引越しシーズンだけでなく、夏季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う認めるべきである。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ている。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てお	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、事業用自動車の確保が困難となっている。そこで、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。
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。			用途地域ごとに定められた用途規制に適合しない自動車修理工場については、「自動車修理工場に係る建築基準法第48条第5項から第7項までの規定に関する許可の運用について」(平成5年6月25日住街発第95号住宅局市街地建築課長通知)において、良好な居住環境の確保に配慮しつつ、位置、規模、構造等が一定の条件に該当する自動車修理工場の建築を許可制度の活用により認めることが適当である旨通知しているところ。		1A160082	国土交通省	自動車整備工場の立地に関する規制緩和	5053	5053A184	1	(社)日本経済団体連合会	184	自動車整備工場の立地に関する規制緩和	環境に配慮し、騒音対策を施した新築の整備工場の場合には、通達レベルの「例外許可」による緩和策ではなく、建築基準法における工場建築面積に関する規制を緩和すべきである。特に、第1・2種住居地域、準住居地域における現有面積での建替えを可能にすべきである。		建築基準法における土地の用途制限により、住宅地における自動車整備工場の建築は厳しく制限されており、ユーザーにより近い位置での工場の新設、既存の工場の建替えは事実上困難となっている。実際の運用に当たっては、公聴会の開催(自治体によっては、周辺住民の同意を要する)などの諸要件があり、事業者からみると、なかなか工場の建替えが進まない。	

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	制度の所管官庁等	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)
有料道路自動料金収受システムを使用する料金徴収事務の取扱いに関する省令(平成十一年八月二日建設省令第三十八号)第一条	ETCは省令上、特措法上の料金を徴収するために道路関係四公団等の道路管理者に限って利用できるものとしている。	b	要望内容について、実施を前提に既に検討に着手しているもの、実施時期が平成19年度以降のもの	ETCの技術を応用した狭域通信(DSRC)システムを利用した駐車料金決済等の多様なITSサービスの実施については、2007年のサービス開始を目指し、官民による共同研究を行い、サービスの規格・仕様等の検討を行っているところ。		1A160083	国土交通省	ETCの民間利用の促進[新規]	5053	5053A185	1	(社)日本経済団体連合会	185	ETCの民間利用の促進[新規]	既存のETC車載器、ETCカードによる料金収受システムを駐車場での料金精算など、有料道路通行料以外にも活用できるように既存システムの用途の拡大や改善などを行うべきである。		ETCの仕組みを活用することにより、駐車場料金精算、駐車場の空きスペースの情報提供と誘導をはじめとして、自動車が入りやすくなる場所での応用の可能性があり、低コストで利用者の利便性を向上させることができる。	車に搭載されたETCやETCカードの用途は、有料道路における料金収受のみにとどまっている。
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		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として交通事故の発生を未然に防ぐことは大きな責務である。このため、運送事業者に代わって輸送の安全を確保する必要がある運行管理者は法令情報等を講習等により入手し事故防止に活用しなければならない。一般講習は運行管理者(運送事業者)に対する法令改正等の周知及び事故防止対策等の徹底を図る上で重要な機会と考えられている。よって、受講期間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。		1A160084	国土交通省	運行管理者制度に係る規制の緩和	5053	5053A186	1	(社)日本経済団体連合会	186	運行管理者制度に係る規制の緩和	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。		運行管理者の一般講習受講日には業務代行者を充てる必要があることから、受講頻度を減らすことにより業務代行者の手配や業務への負荷軽減を図ることができる。 受講期間の延長により以下の効果が期待される。 運行管理者の受講に係る拘束時間の減少 (現状、平日昼間8時間/回/2年) 運行管理者受講時における業務代行者の手配軽減 受講費用の軽減(一般講習費用3,000円/回/人)	現在、運行車両が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輸送安全規則第23条、独立法人自動車事故対策機構法第13条)。 <一般講習の受講対象者> 既に運行管理者として選任されている者又は運行管理者の補助者として運行管理の業務に従事している者が対象。 運行管理者(前年度に実施)
道路法第38条	道路管理者は、道路法第38条に基づき、「道路の構造を保全するために必要があると認める場合」等について、道路の占有に関する工事で道路の構造に係るものを行なうことができることになっている。	a		貴要望のとおり「道路の構造を保全するために必要があると認める場合」と道路管理者が判断する場合に限って、道路管理者が自ら行うものであることを道路管理者が今年度中に周知する。		1A160085	国土交通省	道路占有の復旧方法に関する規制緩和[新規]	5053	5053A187	1	(社)日本経済団体連合会	187	道路占有の復旧方法に関する規制緩和[新規]	道路法の「道路の構造を保全するために必要があると認める場合」という規定に対し、「原則として道路管理者が工事を行う」という取り扱いがなされている例もあることから、「道路の構造を保全するために必要があると認める場合」と道路管理者が判断する場合に限って、道路管理者が自ら行うものであることを道路管理者に周知すべきである。		「道路の構造を保全するために必要があると認める場合」においてのみ工事を「自ら行う」と明示されているのに対し、「原則として道路管理者が工事を行う」となっているケースがあり実質は全ての工事を「自ら行う」場合がある。事業者の工事完了後に道路管理者が実施する道路復旧工事は、転圧期間を過ぎて復旧工事を実施しないケースがあるが、事業者が復旧工事までを一連で実施した方が本復旧までの道路の維持管理、地	道路法第38条では、「道路管理者は、道路の構造を保全するために必要があると認める場合又は道路占有者の委託があった場合においては、道路の占有に関する工事で道路の構造に係るものを行なうことができる」となっている。

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	制度の所管官庁等	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	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る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年間実施し収支相償った時点で終了することとしている。	c	-	そもそも本事業は、新規参入の障害となっていた船腹調整事業を解消し、要望理由にあるような船舶建造の際に建造費以外の費用が必要のない環境へ移行するためのソフトランディング策である。本事業のスキームを抜本的に見直すこととした場合、内航海運業者間の公平性の確保の問題、残存債権の処理の問題が生じることとなるため、見直しは困難である。また、交付金交付対象船舶は、平成10年に廃止された船腹調整事業下で建造された船舶15年以下の船舶であり、交付金支出は限られる一方、納付金は納付金総額が15年間の交付金等総額に達した時点で終了することとされており、スキーム上本事業の先行きに問題があるとは考えていない。なお、事業の早期終了については、交付金の額の減額、政府保証による金利負担の軽減を行っているところである。		1A160086	国土交通省	内航海運暫定措置事業の早期解消	5053	5053A191	1	(社)日本経済団体連合会	191	内航海運暫定措置事業の早期解消	暫定措置事業の現状に対応し早期解消に向けた施策を構るべきである。		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。また既存業者のリブレース時も納付金の差額納付が必要とされリブレ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ブレースした場合は余剰金発生が見込まれるが、実際は、リブレース時に支払う納交付金差額が2002年度以降漸増し、船主の建造時の負担が	船腹調整事業の解消に伴い、1998年5月から、内航総運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柱とする「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ることが義務付けられている。	c	-	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国際航海における気象・海象条件が、我が国周辺海域や南西諸島の内航船舶の航行区域における気象・海象条件と同等であることに加え、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、全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。一方、検査内容の簡素化に関しては、平成17年3月に入業検査の間隔を弾力的に設定・延長できる「船体計画保全検査制度」を内航旅客船について導入し、また4月には入業に代わる検査としての水中検査の貨物船等に対する適用範囲を拡大する等、検査制度の合理化・効率化に取り組んでいるところである。		1A160087	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	5053	5053A192	1	(社)日本経済団体連合会	192	船舶の検査期間の延長及び検査内容の簡素化	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。また、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SOLA5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	
港湾法第37条第1項、港湾法施行令第14条、港則法第31条、港則法第37条の3、港則法施行規則第16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、土砂採取等をしようとする者は、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	【港湾管理者への工事・作業許可申請】港湾法及び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、実際上も、港長への申請の有無にかかわらず港湾管理者に届いて規定されている。当該事項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。よって、港湾管理者が各港の実情を踏まえて手続きの簡素化等を図ることは困難ない。なお、手続きの統一・電子化については、工事に伴う申請が迅速性・継続性に欠けること、電子化に要する費用等を考慮すると、現時点において、導入することは妥当ではないと考えらる。【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の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。当該工事の船舶交通及び港内の整とんを阻害するかどうかは、工事の形態や港の利用状況により異なるため、工事の内容や期間等によってガイドライン等を作成することは困難である。なお、明らかに船舶交通に支障がない工事(岸壁上の工事)であって、資機材等の海上落下・流出の可能性がないもの等については許可が不要である。当該作業等が許可の必要なものかどうか不明の場合は、あらかじめ当該作業等の概要を港長に照会し合わせていただく。その都度許可の要否についてご説明いたします。		1A160088	国土交通省	港湾関係工事手続の合理化	5053	5053A193	1	(社)日本経済団体連合会	193	港湾関係工事手続の合理化	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(現行60日程度)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、例えば以下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も図るべきである。具体的には、ガイドライン、通達等の文書により明確化すべきである。【軽微な海上作業(例)】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日以内の工事。海上汚染、落下等の危険のない工事。	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。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日程度のリードタイムを余儀なくされている。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注士受入事務所、埠頭事務所、航行安全管理事務所が追加さ		

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	制度の所管官庁等	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3.08t)を境に異なるものとなっている。			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者の航空機の最大離陸重量5.7t(回転翼機にあっては3.08t)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。		JA160089	国土交通省	中型航空機の事業運航基準の見直し	5053	5053A194	1	(社)日本経済団体連合会	194	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。わが国航空法令は、必ずしも国際標準に完全準拠しているというのではなく、国際標準を踏まえつつも、実情に応じた取扱をしているものと考えられる。本件に関しても、シカゴ条約附属書に定める国際標準を踏まえつつも、実態に即した基準の細分化を図ることは国際標準の趣旨に抵触するものではない。平成15年5月の内閣府「各府省等における規制改革に関する内外からの意見・要望等」に係る対応状況では、当該要望に関して検討の必要が回答されており、民間サイドから	2000年の法改正により、不定期航空運送事業が無くなり、航空運送事業に統一されたため、5.7t以上の旅客機が中型ビジネスジェット機を問わず、同一の基準が一律に適用されている。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。
航空機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る。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。			・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、国が一時的に決めているものでなく、国際航空運送協会(IATA)と協議をして決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、上空通過機については、航援料を徴収している。		JA160090	国土交通省	航空機の航行援助施設利用料の見直し	5053	5053A195	1	(社)日本経済団体連合会	195	航空機の航行援助施設利用料の見直し	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、各国できめ細かな料金設定は可能である。 米同等に於いては、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未満が一律基準となっている。
航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第五十八条 航空法施行規則(昭和二十七年運輸省令第五十六号)第四百二十二条 法定検査等を行った場合の航空日誌の記入要領(平成十三年国空機第四百六十二号)	航空機及び発動機については、航空日誌に、航空法施行規則第142条に従って、整備等を行った記録を記載する必要がある。			過去の記録の転載及びリース中の記録の英文ログブックへの転載を求めている事実はない。ただし、趣旨を踏まえ、必要な要件(使用者の英語能力等)が満たされた場合にあっては英文ログブックのみの記載を認める、といった対応が可能かどうか検討して参りたい。	英語での整備記録の記載については、リースが長期にわたる場合には、整備士が正確に状況を把握し作業を実施する場合には、不都合を生じる場合もあるため、慎重に対応する必要がある。	JA160091	国土交通省	リースエンジンのエンジンログ記載方法の簡素化(新規)	5053	5053A196	1	(社)日本経済団体連合会	196	リースエンジンのエンジンログ記載方法の簡素化(新規)	オーバーホール終了後に返却するエンジンの場合、ログブックは英文ログを継続使用し、英文で記載しながら、エンジン返却まで使用できるようにすべきである。		リースエンジン入手時に英文ログから日本語ログに翻訳転記する必要があり、また、リースエンジンを返却する場合には、その逆を行わなければならない。転記する時間と労力が負担となっている。	オーバーホール中のリースエンジンでも、日本語ログブックを作成し、英文ログの内容を転記しなければならない。リースエンジンを返却するときも、英文ログに、日本語ログの内容を転記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	制度の所管官庁等	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(昭和二十七年法律第二百三十一号)第十条、第二百三十七条 航空法施行規則(昭和二十七年運輸省令第五十六号)第二百四十条、第二百四十一条	耐空証明書については、申請及び発行について、地方局管轄分においては、東京航空局及び大阪航空局において発行している。	b		実施体制等検討すべき課題が多いことから、検査官が駐在する空港において現地発行が可能かどうか今後検討して参りたい。	現地発行が可能となった場合であっても、地方航空局長印の押印行為は、局長印の管理の観点から本局のみでの対応となるため、申請、証明書への押印、郵送、発行等に関係した所要の期間が必要。	1A160092	国土交通省	耐空証明の検査認定機への耐空証明書の発行場所の拡充【新規】	5053	5053A197	1	(社)日本経済団体連合会	197	耐空証明の検査認定機への耐空証明書の発行場所の拡充【新規】	耐空証明書を地方の航空機検査官室でも発行できるようにすべきである。		耐空証明書発行の手続きは、現在、郵送が担当者による持込みで行う、郵送の場合、1ヵ月前からの受付が可能であるが、申請後、耐空証明が届くまで数日を要するほか、持込みの場合でも担当者による1日仕事となり効率が悪い。たとえば、名古屋圏は、大阪航空局管轄であることから大阪まで出向くこととなる。検査後、出来るだけ早く当該機を通航に復帰させる必要がある。現行の方式では、ビジネスのニーズに対応できない。	認定事業場が検査を行った航空機に対する耐空証明書は、東京と大阪の航空局本局でのみ発行される。
建築基準法第42条第2項、建築基準法第44条	建築物は、道路内に、又は道路に突き出して建築してはならない。	d		建築基準法第45条において、私道の変更又は廃止によってその道路に接する敷地が法第43条の接道義務に抵触することとなる場合は、特定行政庁が、私道の変更又は廃止を禁止し、又は制限することができるとしている。お問い合わせの事例については、後退部分が道路の機能を有している場合で、植栽等の障害物によって、通行を遮断し、あるいは制限している場合には、私道の変更又は廃止とみなして、その私道部分の変更又は廃止を禁止し、又は制限することが可能である。		1A160093	国土交通省	2項道路(建築基準法第42条第2項)後退部分の確保	5082	5082A001	1	埼玉県新座市	1	2項道路(建築基準法第42条第2項)後退部分の確保	建築基準法第42条第2項の規定により指定された道路(市道)に接する敷地において建築行為をする場合、その道路の中心から2m後退した位置が道路境界線とみなされるが、その後退部分について市に寄附採納されない場合、所有はそのままである。 この状況下で現在、当該道路を整備する場合、所有者の承諾を要することとなり、中には承諾が得られず再び自己敷地として占用してしまうこともある。 安全で良好な住環境を維持していくためには、この後退部分の空間を道路の通行に支障がないように確保していく必要がある。 建築基準法第44	2項道路の後退部分について、建築行為に該当しない植栽等によって通行の障害となる等、道路通行の自由権を阻害されないために、その障害を排除・予防することができ、なおかつその道路となる部分の使用権を認めるよう法改正をお願いしたい。 このことにより、2項道路の後退部分の空間確保、迅速な面的整備を行うことができ、安全で良好な住環境を維持していくことができ、安全で良好な住環境を確保しゆとりと潤いのある住宅地の創出が図られる。	地方自治体は危機的財政状況の中、2項道路(市道)の後退部分について、買取もままならない状況にある。したがって、後退部分が市に寄附採納されない場合、所有はそのままである。 この状況下で現在、当該道路を整備する場合、所有者の承諾を要しており、中には承諾が得られず再び自己敷地として占用してしまうこともある。 安全で良好な道路環境を維持していくためには、この後退部分の空間を道路の通行に支障がないように確保していく必要がある。	建築基準法第42条2項に基づき後退したにも関わらず、後退部分の通行が実質的に妨げられていては、災害時の避難路、消防活動の場など安全で良好な市街地を形成する上で道路が持つ機能を十分に果たせない状況にある。幅員4mを確保するためには、本来であれば寄附採納などによる後退部分の市への権利移転を可能とする法改正等を求めたいところだが、本制度の趣旨に鑑み、後退部分の占用を制限できるような法改正をお願いするものである。
都市公園法第29条同法施行令第31条 都市公園事業採択基準	都市公園事業においては、国と地方との役割分担の明確化の観点から、市町村事業においては平成8年度より単年度の配分国費が一箇所当たり1千万円以上の事業について国庫補助を行う措置を講じているところ。 地方公共団体における公園施設の維持管理等については、国庫補助の対象とならず、通常の公園の維持管理にかかる経費については地方交付税の基準財政需要額に算入されているところ。	f		都市公園事業においては、国と地方の役割分担の明確化、補助事業の重点化の観点から、公園の整備水準の向上等を踏まえ、平成5年に街区公園の一般財源化、平成8年度に市町村事業の単年度配分国費の下限設定(一箇所当たり1千万円以上)等の措置を講じてきているところであり、補助採択事業の国費の下限を引き下げることは困難であることをご理解頂きたい。 公園維持管理費、植栽・施設等維持管理委託料等の通常の維持管理にかかる経費については既に地方交付税により措置されており、維持管理経費を国庫補助の対象とすることは困難であることをご理解頂きたい。		1A160094	国土交通省	国庫補助金採択基準の是正(都市公園)	5083	5083A001	1	福島市長 瀬戸孝則	1	国庫補助金採択基準の是正(都市公園)	(施設整備部門)補助事業採択事業規模要綱として、単年度配分の国費が1個所当たり10,000千円以上となっているが、全ての市街地において歩いていける範囲に公園の整備を推進するには、緑化重点地区総合整備事業の外に、1個所当たり3,000千円以上で百万単位での採択をすべきである。(維持管理部門)現在ある公園施設の延命措置を図るため、遊具のさびを塗装するなど遊具関係のリニューアルを補助の対象とすべきである。	21世紀初頭まで公園、道路等の公的空間において樹木を始めとする緑のストックを3倍に増やすことを基本目標とし、具体的に都市公園等は、概ね全ての市街地において歩いていける範囲に公園の整備を推進するとともに、公園内の樹木面積の積極的増加に努める必要がある。	福島市緑の基本計画では、都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標量を平成6年7月建設省決定の緑の政策大綱が示す「住民1人当たり20㎡の都市公園等を確保」を早期に達成することを念頭に置き、計画目標平成27年で市民1人当たり26㎡と設定している。地方では、個性あふれる活力あるまちづくりを推進するため、住民と協働による身近な公園整備が不可欠であり、それぞれの自治体の財政状況や住民の要望に対応できる支援策が必要である。	添付資料 平成16年4月30日産経新聞

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	制度の所管官庁等	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)
道路整備特別措置法第2条の4、11条 道路整備特別措置法施行令第1の5、第1の6	高速道路料金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。		1A160095	国土交通省	二輪独自の高速道路料金設定	5085	5085A010	1	(社)日本自動車工業会	10	二輪独自の高速道路料金設定	二輪車と四輪車とを車両占有面積や道路損傷度の面から比較し、その結果を反映した二輪独自の通行料金を設定されることを要望。	二輪車の高速道路通行料金は軽自動車と同額になっている。	四輪車と比較して、占有面積・道路損傷度の小さい二輪車が、高速道路通行料金の根拠である「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 平成16年11月度の再要望
駐車場法2条4号	駐車場法における「自動車」を定義する規定	d	-	駐車場法2条は用語の定義をしたものに過ぎず、自動二輪の受け入れを妨げるものではないことから、駐車場への自動二輪の受け入れは現行法で十分対応可能である。 また、駐車場法では、駐車場への受け入れ車種を限定していない旨、全国駐車場政策担当者会議(16年10月27日開催)にて周知している。		1A160096	国土交通省	自動二輪車の駐車場整備	5085	5085A011	1	(社)日本自動車工業会	11	自動二輪車の駐車場整備	駐車場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」の対象外であるだけでなく、「駐車場法」からも除外されているため、自動二輪車の駐車可能な駐車場の設置及び改善が進まず、自動二輪車のユーザーの多くは、心ならずも路上駐車を余儀なくされるなど、その行動を阻害する要因となっている。	重点要望項目 平成16年11月度の再要望
財政法第15条及び第26条	予算の効率的な執行等の観点から、複数年度にわたって賃貸借契約を締結することに合理性があると判断した場合、予算要求することとしている。	d	-	予算の効率的な執行等の観点から、複数年度にわたって賃貸借契約を締結することに合理性があると判断した場合、予算要求することとしている。		1A160097	全庁	国及び地方自治体のリース契約の取扱いについて	5088	5088A001	1	社団法人リース事業協会	1	国及び地方自治体のリース契約の取扱いについて	国とのリース契約を地方自治体と同様に長期継続契約の対象とすること。 地方自治体とのリース契約(長期継続契約)に際して、地方自治体から付される契約解除条項を削除すること。	現在、各省庁がOA機器や車両を導入する際には、複数年度の使用が明白であっても、手続上の煩雑さゆえに国庫債務負担行為として扱わずに、単年度リース契約を更新している。この単年度リース契約は、ほとんどの場合にリース会社が投資元本の未回収リスクを負っている。投資元本の未回収リスクを負うか否かはリース会社の判断であるが、現行制度が実質的にリース会社のリスク負担を強いている。 地方自治法改正により、リース契約は長期継続契約の対象となっているが、一部の自治体ではリース契約書に「翌年度以降において歳		

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	制度の所管官庁等	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	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、契約の内容及び後々のトラブルの原因となる可能性があることから、適切に情報が開示されていることが不可欠であり、契約成立前にその内容等について書面を交付して説明することが、消費者保護やトラブル未然防止の観点から必要と考えられる。		1A160098	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撤廃	5088	5088A017	1	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撤廃	「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せられず、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。	「説明」の概念の定義が法律上存在しないが、現在の運用は宅地建物取引業法第35条の重要事項説明と同等と解釈されているのが一般的となっており、実務上のコストは多大なものである。同要望に対して国土交通省及び金融庁から「不動産特定共同事業商品の契約の申込者が、契約の内容及び後々のトラブルの原因となる可能性があることから、適切に情報が開示されていることが不可欠であり、契約成立前にその内容等について書面を交付して説明することが、消費者保護やトラブル未然防止の観点から必要と考え	
	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、平成14年5月1日以降、物品・役務の調達契約において、売掛債権担保貸付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い、事務取扱についても定めているところである。手続きの簡素化等各省庁共通ルールの策定、債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約の拡大(リース契約等)については、各省庁の統一対応については、本件を主管している省庁の検討にあわせて対応していくこととしたい。		1A160099	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	5088	5088A034	1	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	各省庁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。		各省庁の対応が異なり、統一かつ早急な対応を求める。	
道路運送車両法第7条、第12条、第13条、第15条、第15条の2、第16条、第59条、第62条、第97条の2第1項、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)のワンストップ化については、平成17年12月26日から、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新車の新規登録(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等が可能となる。 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、大量に自動車保有する方にも配慮したシステム構築を行っているところ。 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20年を目標に段階的にワンストップサービス化を進めることとしている。		1A160100	国土交通省、財務省、総務省、警察庁、地方自治体	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	5088	5088A035	1	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	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録・国・車庫証明・納税・地方、自賠責保険確認・国)等の電子化は、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年を目標に段階的に進めるとされているが、大量に自動車を所有する者の諸手続等を充分に考慮し、早急に検討・具体化すること。	電子化により、申請項目の共通化・統一化と申請に必要な添付書類の削減化ができれば、自動車関連業界の生産・販売・流通に係わる申請及び手続代行コストは大幅に軽減され、その軽減分を直接部門へ投入することで新たな自動車リース市場の開拓が促進され、経済活性化に資する。	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。電子化に際しては、大量に自動車を所有する者の諸手続等を充分に考慮し、反映させること。	

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	制度の所管官庁等	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 道路運送車両法第13条 道路運送車両法第67条 道路運送車両法施行令第10条第1項第1号 道路運送車両法施行令第10条第2項第3号 自動車登録令第21条第1号	・自動車検査証の登録事項や所有者に変更があった場合は、その事由があった日から15日以内に変更登録又は移転登録の申請をしなければならず、またこれらの申請と自動車検査証の記入申請は同時に行わなければならないこととなっている。	C	-	リース会社等大量の車両を保有する者が変更登録、移転登録を行う際の手続の負担軽減については、現在有識者等を集めて検討会を開催し、検討を行っているところであり、平成17年度中を目的に、結論を得る予定。	-	1A160101	国土交通省	変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設について	5088	5088A036	1	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を認める。」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き等はリース会社のような大量の車両を所有する者へ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。・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	
道路運送車両法第22条	登録事項等証明書は、何人も、国土交通大臣に対し、その書面での交付を請求できることとされている。	b		登録検査情報の電子的提供による利活用については、現在有識者等を集めて検討会を開催し、検討をおこなっているところ。平成17年度中を目的に、利便性や個人情報の保護等の観点から結論を得る予定。	-	1A160102	国土交通省	自動車登録情報の電子的開示について	5088	5088A037	1	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。	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など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	
道路運送車両法第22条 道路運送車両法第72条の3	軽自動車、小型特殊自動車、二輪の小型自動車を除いた自動車については、国土交通大臣に対し、登録事項等証明書の交付を請求することができる。	d		検査対象軽自動車並びに二輪の小型自動車の所有者は、道路運送車両法第72条の3の規定に従って、当該自動車の検査記録事項等証明書の請求ができるように平成17年1月から措置されており、現行制度化において対応可能と考える。	-	1A160103	総務省 国土交通省	軽自動車届出事項の閲覧若しくは、証明書交付	5088	5088A053	1	社団法人リース事業協会	53	軽自動車届出事項の閲覧若しくは、証明書交付	軽自動車について、現行制度では「届出事項」の閲覧若しくは証明書交付ができない。リース会社が「自動車税の納税義務者」の確認が必要な場合、例えば、納税確認の事由部分に限り、閲覧・証明書の交付等を行うこと。	業務の効率化、放置車両の完全撲滅(環境対策)、スムーズな納税行為の実現	「登録車両」については、道路運送車両法第22条(登録事項等証明書)により現在登録証明書の取得が可能(所有権移転・現使用者の確認等が可能)。軽自動車の場合は不可能である。リース会社では、「リース車両」と「所有権留保車両」が存在し、その中で自動車税の「使用者課税」と「所有者課税」の区分が混在するとともに、リース会社負担以外の納付書が送付されるケースが散見される。事務効率向上と、納税スピード向上の為に、上記要望への対応が望ましい。	

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	制度の所管官庁等	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32、36条	ガス事業法におけるガス導管事業等は、道路法第36条の特例措置の対象外となっている。	d	-	道路法第36条による占用の特例の対象とするか否か判断に当たっては、一般公衆の生活と密接な関係を有し、公益性が高いという観点から、個別の事業法において一般利用者に対する義務提供義務を設けていること等を重視しているところであり、ご提案の事業に係る導管については、道路法第36条に規定することはできないが、道路法第32条に基づき占用許可を得ることは可能であるので、敷設場所となる道路の道路管理者と相談されたい。		1A160104	国土交通省	高圧ガス導管の道路占用に係る規制緩和	5090	5090A004	1	石油鉱業連盟	4	高圧ガス導管の道路占用に係る規制緩和	以下の送ガスバイブライ(自噴線を含む)について、道路法第36条による道路占用の特例措置を認めること。 ガス事業法におけるガス導管事業の用に供するガス導管 鉱山保安法、又は高圧ガス保安法の適用を受ける、ガスを供給する事業(ガス事業を除く)の用に供する導管の範囲に属するものを除く、ガスを供給する事業(ガス事業法・準用事業)の用に供するガス導管		～ 項の送ガスバイブライは、いずれもガスを供給する事業を営む他の者に対してガスを供給するガス導管であり、特に、 のガス導管事業の用に供するガス導管はガス事業法により託送供給が義務付けられているなど、公共の利益に資する設備となっている。今後、わが国がエネルギー供給において天然ガスの利用促進を進めていくうえでガスインフラの整備、拡充に不可欠な設備であるため、道路法第36条による水道、電気、ガス事業等のための道路の占用の特例措置と同等とすべきである。	
船員法第1条第1項船員法施行規則第1条第4号	船員法第1条第1項及び同法施行規則第1条第4号により、国内各港間のみを航海する日本船舶以外の船舶の乗組員については、船員法を適用することとしており、船員手帳の受有等の義務を課している。	e	-	船員法の適用船舶を規定する船員法施行規則第1条第4号の「国内各港間のみを航海する」とは国際航海の一部としてある一定期間のみ国内各港間に従事する場合は含まないことから、本件の外国籍船舶の乗組員については、船員法の規定は適用されない。 また、本件の外国籍船については、日本人船員を配乗しなければならないという規制等はなく、外国人の配乗も可能である。		1A160105	国土交通省	外国籍特殊船舶の外国船員による国内運航作業の規制緩和	5090	5090A006	1	石油鉱業連盟	6	外国籍特殊船舶の外国船員による国内運航作業の規制緩和	海洋の石油探鉱開発作業に用いる外国籍の作業船において、現行では日本の船員手帳を持った日本人しか就労を認められていないが、外国人船員の就労を認める。		今後の日本国内での石油探鉱開発事業においては、大水深化や三次元物探や特殊調査船等、日本にない船舶や調査技術・専門家等を採用せざるを得なくなると考えられ、作業の安全確保及び効率を追求するために、その作業に慣れた外国人船員を採用せざるを得ない状況にある。	
自賠法第7条第2項、第20条の2第1項第3号	自賠法第7条第2項、第20条の2第1項第3号	c	-	自賠法第7条第2項、第20条の2第1項第3号		1A160106	国土交通省	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和	5095	5095A007	1	損害保険労働組合連合会	7	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和	異動手続き申し込みを受けた場合、証明書に直接異動事項を記載するのではなく、後日、異動承認書を発行する事務処理を可能とするようにして頂きたい。 検査対象車種については、当該契約の終期にかかわらず、他の契約が車検期間を満了している場合は、当該契約を解約できることとして頂きたい。	異動手続きの利便性向上により、迅速な異動手続きが可能となり、結果、契約者の利便性向上につながる。		
	自賠法第7条第2項、第20条の2第1項第3号	c	-	自賠法第7条第2項、第20条の2第1項第3号		1A160106	国土交通省	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和	5095	5095A007	1	損害保険労働組合連合会	7	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和	異動手続き申し込みを受けた場合、証明書に直接異動事項を記載するのではなく、後日、異動承認書を発行する事務処理を可能とするようにして頂きたい。 検査対象車種については、当該契約の終期にかかわらず、他の契約が車検期間を満了している場合は、当該契約を解約できることとして頂きたい。	自賠責保険の異動手続きは証明書に直接異動事項を記載することとなっているが、異動承認書の発行により、契約者が異動手続き期間中でも車両運行が可能となるなど、異動手続きの利便性が向上し、迅速な異動手続きが可能となる。効率的な事務処理を可能とするよう検討して頂きたい。 検査対象車種については、当該契約の終期にかかわらず、他の契約が車検期間を満了している場合は、当該契約を解約できることとして頂きたい。	自賠責保険の異動手続きは証明書に直接異動事項を記載することとなっているが、異動承認書の発行により、契約者が異動手続き期間中でも車両運行が可能となるなど、異動手続きの利便性が向上し、迅速な異動手続きが可能となる。効率的な事務処理を可能とするよう検討して頂きたい。 検査対象車種については、当該契約の終期にかかわらず、他の契約が車検期間を満了している場合は、当該契約を解約できることとして頂きたい。	

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	制度の所管官庁等	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11条 道路運送車両法第28条の3 道路運送車両法施行規則第13条	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つ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。	C	-	ワンストップサービスの導入に伴い、封印業務の方法等を検討することとしており、出張封印業務の取扱範囲についても、その中で整理していくこととしている。	-	JA160107	国土交通省	行政書士による出張封印代行業務の取扱範囲の規制緩和	5100	5100A002	1	日本行政書士会連合会	2	行政書士による出張封印代行業務の取扱範囲の規制緩和	行政書士による自動車の出張封印代行業務は個人ユーザーに関するものに限定されているところ、これを法人ユーザーに関するものについても取扱範囲に含めるべきである。		現在、自動車の出張封印代行業務は甲種封印受託者から行政書士が再委託を受け実施しているが、取扱範囲が「個人ユーザーの変更登録及び個人ユーザーと他の個人ユーザー間の移転登録」と限定されているため、法人ユーザーは、自ら運輸支局に出向き封印を受けるか、別団体(全国自動車標板協議会等)に封印のみを依頼するなど、利便性に欠ける点がある。 また、業務範囲の限定により、甲種封印受託者から行政書士が再委託を受けられない地域も一部存在しており、有益なサービスを全国あまねく提供することができていない。 法人ユーザーも取扱	
建築基準法第37条	建築物の基礎、主要構造部その他安全上、防火上又は衛生上重要な部分に使用する建築材料は、JIS規格又はJAS規格に適合するものであるか、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ことについて国土交通大臣の認定を受けた建築材料であれば、JIS規格又はJAS規格に適合するものでなくとも、建築材料として用いることが可能である。	d		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ことについて国土交通大臣の認定を受けた建築材料であれば、JIS規格又はJAS規格に適合するものでなくとも、建築材料として用いることが可能である。		JA160109	国土交通省、経済産業省、農林水産省	JIS・JAS規格制度の見直し	5122	5122A001	1	社団法人 東北ニュービジネス協議会 日本ニュービジネス協議会連合会	1	JIS・JAS規格制度の見直し	JIS・JAS規格制度の見直し	JIS・JAS規格制度の見直し	建築部材に関して、海外の公的な試験機関による検査済データであればそのまま国内でも採用してほしい。現状は例えば試験結果が同等であっても、あらためてJIS・JAS規格を取らなければならず、スピーディーさに欠け、事業競争の妨げになっている。	