

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160001	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	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であって、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。		マニュアル記載の工事名が例示表記だからこそ、各事業分野の工事例を適切に表記いただくことが望ましいと考えている。これまでも、適宜工事例が追加されてきており、専任を要しない期間を認める工事の具体例として「監理技術者制度運用マニュアル」三(2)に記載されている工事例は「橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等の工場製作を含む工事であって」となっており、鋼構造物工事業や機械器具設置工事業のみの例示であるため、電気通信工事業の工事例を追加することについて検討いただきたい。	d		「監理技術者制度運用マニュアル」三(2)に記載されている工事例は「橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等の工場製作を含む工事」と記載しており、電気通信工事における工場製作についても含まれることは明らかであり、現行制度下で対応可能と考えている。
zA160001	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	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であって、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。		マニュアル記載の工事名が例示表記だからこそ、各事業分野の工事例を適切に表記いただくことが望ましいと考えている。これまでも、適宜工事例が追加されてきており、専任を要しない期間を認める工事の具体例として「監理技術者制度運用マニュアル」三(2)に記載されている工事例は「橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等の工場製作を含む工事であって」となっており、鋼構造物工事業や機械器具設置工事業のみの例示であるため、電気通信工事業の工事例を追加することについて検討いただきたい。	d		「監理技術者制度運用マニュアル」三(2)に記載されている工事例は「橋梁、ポンプ、ゲート、エレベーター等の工場製作を含む工事」と記載しており、電気通信工事における工場製作についても含まれることは明らかであり、現行制度下で対応可能と考えている。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160001	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	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 等の工場製作を含む工事であって、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 きたい。		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』に記載する実例として加えて いただきたい。	
2A160001	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	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 等の工場製作を含む工事であって、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 きたい。		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』に記載する実例として加えて いただきたい。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
2A160002	国土交通省	建設業「経営管理者」資格要件の緩和	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関し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、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。		昭和46年から、30年以上が経過している。その間、国内・海外を問わず、建設業の世界でも、情報化、技術革新、産業構造の変化が著しい。これらの環境変化を鑑みると、当時、「5年」とされた期間については、再調査、見直しを行うことが自然であり、合理的である。 また、建設業28種が、一律同じ年限の経験期間が必要かどうかも疑問視されるところである。 上記を踏まえ、改めて検討いただきたい。	c		技術革新の進展等、ご指摘の環境変化については承知しているが、民法が建設工事の請負契約に係る瑕疵担保期間について、木造建築の場合は引渡しから5年、鉄筋コンクリート造等の場合は10年と定めていることなどをみても、現在においても5年間という期間が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に必要な期間であることに変わりはないものと認識しており、その期間を短縮することは適切でないと考えます。 5年間という期間が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に必要な期間であると考えており、このことは当該事業者が営業する建設工事の種類によって異なるものではない。したがって、建設工事の種類によって、経営業務の管理責任者として要求する期間に違いがあり得るのではないかという指摘は適切ではない。
2A160002	国土交通省	建設業「経営管理者」資格要件の緩和	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関し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、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。		昭和46年から、30年以上が経過している。その間、国内・海外を問わず、建設業の世界でも、情報化、技術革新、産業構造の変化が著しい。これらの環境変化を鑑みると、当時、「5年」とされた期間については、再調査、見直しを行うことが自然であり、合理的である。 また、建設業28種が、一律同じ年限の経験期間が必要かどうかも疑問視されるところである。 上記を踏まえ、改めて検討いただきたい。	c		技術革新の進展等、ご指摘の環境変化については承知しているが、民法が建設工事の請負契約に係る瑕疵担保期間について、木造建築の場合は引渡しから5年、鉄筋コンクリート造等の場合は10年と定めていることなどをみても、現在においても5年間という期間が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に必要な期間であることに変わりはないものと認識しており、その期間を短縮することは適切でないと考えます。 5年間という期間が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に必要な期間であると考えており、このことは当該事業者が営業する建設工事の種類によって異なるものではない。したがって、建設工事の種類によって、経営業務の管理責任者として要求する期間に違いがあり得るのではないかという指摘は適切ではない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160002	国土交通省	建設業「経営管理者」資格要件の緩和	5023	5023A002	1	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は、許可を受けている建設業に関しては3年、他の建設業に関しては5年以上の経營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營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条が告示された昭和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7条の経験年数がそぐわなくなっている。 3.既に建設業免許を取得している法人又は個人が、その免許を更新する場合には、たとえ役員がその経験年数を積んでいなくとも組織として5年以上の事業経験を積んでいる。このことと上記を勘案し、建設業免許の更新に限り経験年数の緩和をお願いしたい。	
2A160002	国土交通省	建設業「経営管理者」資格要件の緩和	5027	5027A002	1	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は、許可を受けている建設業に関しては3年、他の建設業に関しては5年以上の経營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營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条が告示された昭和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7条の経験年数がそぐわなくなっている。 3.既に建設業免許を取得している法人又は個人が、その免許を更新する場合には、たとえ役員がその経験年数を積んでいなくとも組織として5年以上の事業経験を積んでいる。このことと上記を勘案し、建設業免許の更新に限り経験年数の緩和をお願いしたい。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160003	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	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 業に関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。		回答では要望理由 及び に掲げた 点に対する見解を示していただいでい ない。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手段 としては、各営業所ごとに技術者を専 任で置く事が唯一の手段ではない。 むしろ、技術者を特定の営業所に 専任とする事により、特定の営業所 における業務の繁閑により消費者への サービスの停滞や、建設業者として技 術者を有効活用する上での阻害要因と なるといった専任制度が抱えるマイナ ス面の問題があるという事と、今日よ うに情報伝達手段や交通網の整備され た事により専任の必要性が薄れたとい う事に対する見解を示されたい。	c		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、建設業者が行う見積りの作成等請 負契約の締結に関する実体的な行為 について建設技術者が技術的な側面 から適切な指導・助言を主体的に行うこ とが必要であると考えている。このよ うな業務を技術者に的確に行わせるた めには、情報伝達ツールが発達している 状況を考慮しても、建設業に関する営 業の中心として機能する営業所に技術 者を専任で置くことが必要であると考 える。 また、営業所専任技術者について は、上記のような役割が期待されるた め、営業所外での業務をいらずに拡 大させることを認めるのは適切ではな く、主任技術者等として工事現場に赴 くことができる範囲を拡大するとの要望 については認めることができない。
zA160003	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	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 業に関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。		回答では要望理由 及び に掲げた 点に対する見解を示していただいでい ない。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手段 としては、各営業所ごとに技術者を専 任で置く事が唯一の手段ではない。 むしろ、技術者を特定の営業所に 専任とする事により、特定の営業所 における業務の繁閑により消費者への サービスの停滞や、建設業者として技 術者を有効活用する上での阻害要因と なるといった専任制度が抱えるマイナ ス面の問題があるという事と、今日よ うに情報伝達手段や交通網の整備され た事により専任の必要性が薄れたとい う事に対する見解を示されたい。	c		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、建設業者が行う見積りの作成等請 負契約の締結に関する実体的な行為 について建設技術者が技術的な側面 から適切な指導・助言を主体的に行うこ とが必要であると考えている。このよ うな業務を技術者に的確に行わせるた めには、情報伝達ツールが発達している 状況を考慮しても、建設業に関する営 業の中心として機能する営業所に技術 者を専任で置くことが必要であると考 える。 また、営業所専任技術者について は、上記のような役割が期待されるた め、営業所外での業務をいらずに拡 大させることを認めるのは適切ではな く、主任技術者等として工事現場に赴 くことができる範囲を拡大するとの要望 については認めることができない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
1A160003	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	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るとは、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はなく、国内であれば当該建設業者のどの拠点にいても、又、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い。むしろ、地域性や季節性の高い建設業者にとって、特定の営業所で建設工事の引合いが集中した時などに、消費者へのサービスの停滞を防止すべく、他の営業所の技術者を有効的に活用できる施策が必要である。規制の現状で記述したの施策は、消費者への技術的サービスを行なう事だけに専任していた技術者が、工事現場の技術者としてその技術を研鑽できる機会が得られた事、又その業務量の変動に応じて業務の内容を選択する事が出来るようになった訳であって、この施策についても背景より特定の営業所で契約した建設工事に拘る事無く適用を拡大すべきである。以上、制度の主旨に沿いながら、消費者の利益保護と建設業者の資質向上という法の本来の目的に、より資する内容であり早急な改正が必要である。	
1A160003	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	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るとは、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はなく、国内であれば当該建設業者のどの拠点にいても、又、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るものである。	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い。むしろ、地域性や季節性の高い建設業者にとって、特定の営業所で建設工事の引合いが集中した時などに、消費者へのサービスの停滞を防止すべく、他の営業所の技術者を有効的に活用できる施策が必要である。規制の現状で記述したの施策は、消費者への技術的サービスを行なう事だけに専任していた技術者が、工事現場の技術者としてその技術を研鑽できる機会が得られた事、又その業務量の変動に応じて業務の内容を選択する事が出来るようになった訳であって、この施策についても背景より特定の営業所で契約した建設工事に拘る事無く適用を拡大すべきである。以上、制度の主旨に沿いながら、消費者の利益保護と建設業者の資質向上という法の本来の目的に、より資する内容であり早急な改正が必要である。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160004	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	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、		「企業集団」の認定が、建設業界の統合・再編を進めることを目的に整備された制度であることは理解するが、要望理由で示した通り、現在民間企業が推進している分社化も業界の再編であり、分社化によって専門性を高めること、個々の企業並びに競争力の強化すること、企業グループとして人材を有効活用すること等を目的に進められているものである。 本通知では親会社、子会社の双方が経営事項審査を受審している場合は企業集団として認定されないため、企業グループとしての活動、人材の有効活用等を進める上での阻害要因となっている。 本制度の適用緩和を改めて検討されたい。 なお、本制度導入で最も貴省が懸念されているペーパーカンパニーや不良不適格業者を誘発する事に関しては、同様の問題意識を持っている。従って、その客観的要件を満足する事として具体的な提案を6月要望で行ったところである。このように客観的提案は、貴省の懸念を解消することに通じるものと思料する。 また、特例としているために初年度企業集団を認定された建設業者は数社であると同様、これについて正しい理解を得る為に啓蒙活動を行うとの貴省見解であるが、その後の認定状況、啓蒙活動状況等成果はどのような状況になっているか示されたい。今後の取り組み方についても示されたい。	c	前回回答した通り、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、企業グループとしての活動、人材の有効活用は様々であり、企業グループごとに検討されるべきものであるが、少なくとも、技術者の流動性を高める一方で、本制度を悪用してグループ内の企業が都合よく受注機会を高めることがあってはならないものとする。 なお、現在この制度を9社が利用しているところである。	
zA160004	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	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、		「企業集団」の認定が、建設業界の統合・再編を進めることを目的に整備された制度であることは理解するが、要望理由で示した通り、現在民間企業が推進している分社化も業界の再編であり、分社化によって専門性を高めること、個々の企業並びに競争力の強化すること、企業グループとして人材を有効活用すること等を目的に進められているものである。 本通知では親会社、子会社の双方が経営事項審査を受審している場合は企業集団として認定されないため、企業グループとしての活動、人材の有効活用等を進める上での阻害要因となっている。 本制度の適用緩和を改めて検討されたい。 なお、本制度導入で最も貴省が懸念されているペーパーカンパニーや不良不適格業者を誘発する事に関しては、同様の問題意識を持っている。従って、その客観的要件を満足する事として具体的な提案を6月要望で行ったところである。このように客観的提案は、貴省の懸念を解消することに通じるものと思料する。 また、特例としているために初年度企業集団を認定された建設業者は数社であると同様、これについて正しい理解を得る為に啓蒙活動を行うとの貴省見解であるが、その後の認定状況、啓蒙活動状況等成果はどのような状況になっているか示されたい。今後の取り組み方についても示されたい。	c	前回回答した通り、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、企業グループとしての活動、人材の有効活用は様々であり、企業グループごとに検討されるべきものであるが、少なくとも、技術者の流動性を高める一方で、本制度を悪用してグループ内の企業が都合よく受注機会を高めることがあってはならないものとする。 なお、現在この制度を9社が利用しているところである。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160004	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	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なる場合をいう。)		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、経営事項審査を受けている会社が、親会社のみが連結子会社のみかのみならず認められている。このため、一つの企業集団において建設業を営む親会社および連結子会社がそれぞれ経営事項審査を受けている場合にはこの取扱が適用されず、技術者の流動化は認められない。また、この取扱により技術者を配置した建設工事には、同一企業集団に属する別の企業を下請として起用してはならないことになっている。しかし、特に公共工事においては、指名競争入札により受注した親会社が同一の企業集団に属する連結子会社と元請・下請関係を構築したうえで施工を行うことが大半であり、この取扱に則った場合、施工が著しく困難となる。これらの制約は、親会社および連結子会社の双方が自律的かつ有機的に建設業を営んでいる「業界においては、実情にそぐわず問題といわざるを得ない。一方、分社化によって設立された連結子会社には、実際に建設業を専門の事業として営み、良好な財政状態、経営成績等を有しているものも少なくはなく、それらをペーパーカンパニーや不良・不適格建設業者と同一視することは適切とはいえない。したがって、技術者の直接的・恒常的雇用の原則はこれを保持しながらも、企業集団に属する連結子会社であってペーパーカンパニーや不良・不適格建設業者でないことが客観的に明らかである会社と親会社との間においては、例外として技術者の流動化を認めるべきである。これは技術者配置のあり方として不適切とはいえず、むしろ、企業集団としての経営の自由度と建設工事の質的向上を両立させる観点から有効かつ必然なものと考え、ペーパーカンパニーや不良・不適格建設業者でないことが客観的に明らかである場合としては、次のような要件を具備していることが考えられる。・有価証券報告書提出企業(上場企業)であること・IS09001認証取得企業であること・建設業退職金共済(建退共)制度加入企業であること。また、ある一定以上の規模(資本金、売上高等)を有する親会社が親点からペーパーカンパニーや不良・不適格建設業者ではないものとしていた連結子会社も、客観的に明らかである場合に準じて取り扱われる。	
2A160004	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	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なる場合をいう。)		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、経営事項審査を受けている会社が、親会社のみが連結子会社のみかのみならず認められている。このため、一つの企業集団において建設業を営む親会社および連結子会社がそれぞれ経営事項審査を受けている場合にはこの取扱が適用されず、技術者の流動化は認められない。また、この取扱により技術者を配置した建設工事には、同一企業集団に属する別の企業を下請として起用してはならないことになっている。しかし、特に公共工事においては、指名競争入札により受注した親会社が同一の企業集団に属する連結子会社と元請・下請関係を構築したうえで施工を行うことが大半であり、この取扱に則った場合、施工が著しく困難となる。これらの制約は、親会社および連結子会社の双方が自律的かつ有機的に建設業を営んでいる「業界においては、実情にそぐわず問題といわざるを得ない。一方、分社化によって設立された連結子会社には、実際に建設業を専門の事業として営み、良好な財政状態、経営成績等を有しているものも少なくはなく、それらをペーパーカンパニーや不良・不適格建設業者と同一視することは適切とはいえない。したがって、技術者の直接的・恒常的雇用の原則はこれを保持しながらも、企業集団に属する連結子会社であってペーパーカンパニーや不良・不適格建設業者でないことが客観的に明らかである会社と親会社との間においては、例外として技術者の流動化を認めるべきである。これは技術者配置のあり方として不適切とはいえず、むしろ、企業集団としての経営の自由度と建設工事の質的向上を両立させる観点から有効かつ必然なものと考え、ペーパーカンパニーや不良・不適格建設業者でないことが客観的に明らかである場合としては、次のような要件を具備していることが考えられる。・有価証券報告書提出企業(上場企業)であること・IS09001認証取得企業であること・建設業退職金共済(建退共)制度加入企業であること。また、ある一定以上の規模(資本金、売上高等)を有する親会社が、	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160005	国土交通省	電気通信工事監理技術者資格要件の拡大	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係る知識、技術及び技能を審査したとはいえないため、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。		監理技術者の資格要件の拡大について、昨年来様々な視点から提案を行ってきたが、貴省の理解を得られずにきていた。他の要望でも指摘しているように、「関連工事の増大等を背景に監理技術者に限らず技術者不足とそれに伴う負担が大きくなりつつある。監理技術者等の育成、確保は、企業のみならず国や地方公共団体にとっても喫緊の課題となりつつある。現行の資格や制度が電気通信工事に關する能力や知識等を適切に評価するものではないから「適当でない」とされているが、適正な工事を担保するために監理技術者等をいかに育成していくかの発想、それに資する資格制度のあり方を考えることが今よりも重要である。貴省は電気通信工事監理技術者資格要件の拡大の必要性があると判断していると思われるので、その対応の方向性を示されたい。 今般一定要件を満たす電気通信主任技術者について主任技術者として認めることの方向性が示されたが、その要件を「実務経験5年」とすることについては、高校の指定学科の卒業生と同一の条件であり、名目的にはともかく(実質的には)門戸開放、規制緩和とされているとは受け止められない。電気通信主任技術者に求められる知識やスキルを考えると実務経験は不要とも考えられる。したがって、実施に向けては関係者の意見を聴取するなど更にご検討いただくことを要望する。また、「17年度中に所要の措置を講じる」とのことだが、早期の実施に向け、具体的な実施時期を示されたい。	c		前回回答した通り、1級電気工事施工管理技士については、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。 また、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件については、平成17年度中に所要の措置を講じる予定である。
zA160005	国土交通省	電気通信工事監理技術者資格要件の拡大	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係る知識、技術及び技能を審査したとはいえないため、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。		監理技術者の資格要件の拡大について、昨年来様々な視点から提案を行ってきたが、貴省の理解を得られずにきていた。他の要望でも指摘しているように、「関連工事の増大等を背景に監理技術者に限らず技術者不足とそれに伴う負担が大きくなりつつある。監理技術者等の育成、確保は、企業のみならず国や地方公共団体にとっても喫緊の課題となりつつある。現行の資格や制度が電気通信工事に關する能力や知識等を適切に評価するものではないから「適当でない」とされているが、適正な工事を担保するために監理技術者等をいかに育成していくかの発想、それに資する資格制度のあり方を考えることが今よりも重要である。貴省は電気通信工事監理技術者資格要件の拡大の必要性があると判断していると思われるので、その対応の方向性を示されたい。 今般一定要件を満たす電気通信主任技術者について主任技術者として認めることの方向性が示されたが、その要件を「実務経験5年」とすることについては、高校の指定学科の卒業生と同一の条件であり、名目的にはともかく(実質的には)門戸開放、規制緩和とされているとは受け止められない。電気通信主任技術者に求められる知識やスキルを考えると実務経験は不要とも考えられる。したがって、実施に向けては関係者の意見を聴取するなど更にご検討いただくことを要望する。また、「17年度中に所要の措置を講じる」とのことだが、早期の実施に向け、具体的な実施時期を示されたい。	c		前回回答した通り、1級電気工事施工管理技士については、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。 また、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件については、平成17年度中に所要の措置を講じる予定である。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160005	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	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伺いたい。		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。 今回、電気工事監理技術者の資格である1級電気工事施工管理技士と電気通信分野での最高資格である電気通信主任技術者の双方を取得していることを資格要件として要望する。これは1つの既存国家資格で電気通信工事監理技術者の要件に対応するものが無い為、複数の既存国家資格を組合せる事により電気通信工事監理技術者の要件にしたものである。1級電気工事施工管理技士資格の施工管理部門と電気通信主任技術者資格の電気通信技術部門の組み合わせと考える。	
2A160005	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	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伺いたい。		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。 今回、電気工事監理技術者の資格である1級電気工事施工管理技士と電気通信分野での最高資格である電気通信主任技術者の双方を取得していることを資格要件として要望する。これは1つの既存国家資格で電気通信工事監理技術者の要件に対応するものが無い為、複数の既存国家資格を組合せる事により電気通信工事監理技術者の要件にしたものである。1級電気工事施工管理技士資格の施工管理部門と電気通信主任技術者資格の電気通信技術部門の組み合わせと考える。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160006	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	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		工場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元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。		回答では工事現場への専任が必要かどうかの重要性に対して専任技術者の配置を判断しているとのことである。その点を踏まえ、専任技術者が必要となる現場工事において、その金額が小額、すなわち、現場工事規模が小さいにも関わらず専任技術者をなぜ置く必要があるのかに対する見解を示されたい。また、現場工事規模は小さいが請負金額全体としては大規模になる現在のIT設備設置に対してどう考えるかの見解を示されたい。	c		前回回答した通り、工場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り、IT設備設置についても同様である。
zA160006	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	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		工場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元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。		回答では工事現場への専任が必要かどうかの重要性に対して専任技術者の配置を判断しているとのことである。その点を踏まえ、専任技術者が必要となる現場工事において、その金額が小額、すなわち、現場工事規模が小さいにも関わらず専任技術者をなぜ置く必要があるのかに対する見解を示されたい。また、現場工事規模は小さいが請負金額全体としては大規模になる現在のIT設備設置に対してどう考えるかの見解を示されたい。	c		前回回答した通り、工場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り、IT設備設置についても同様である。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160006	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	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。	
2A160006	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	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。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160007	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	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及び例示は、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。		要望者より以下のとおり再意見が来ており、再度、貴省からの回答を頂きたい。 「具体的要望内容にも記載したように、昨年貴省より、「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。具体的要望内容に記載した「から」の事例は実際に工事として発注された事例の中から、客観的に見ても工事は解釈できず、これらについては電気通信工事の適用除外事例として扱っていただくことが適当であるとの思いから、貴省のご検討に資すべく、具体的に明示したものである。その内、「項(PCを単に配置する作業)」「項(ソフトインストール作業)」については「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。旨回答を示していただき、評価している。その他の項目についても、貴省の見解を示していただきたい。「工事」の定義が曖昧である事からこのような要望が発生するものであり、適用除外の事例を示す事によって個々の発注者の均一な理解が得られると考える。適用除外の例示が示されないなら、工事と判断される条件を明確にして頂きたい。 また、措置の分類では「e」の事実誤認とした理由を具体的に(要望のどの部分が事実誤認なのか)伺いたい。」	e		前回の回答は、当然工事には該当しないと考えられる事例について一般的な解釈をお示ししたに過ぎない。個々の作業が建設業法上の建設工事に該当するか否かについて当方で一律かつ網羅的にお示しすることは不可能であり、個々の工事ごとの作業内容や発注者の意図、作業の全体計画等に応じて定められるべきものと考えられる。 なお、その判断に際しては、建設工事の内容及び例示を告示及び通知で定めているところであり、これに基づくことが適当であるが、前回は回答した通り、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等、客観的に見ても工事は解釈できない作業について、当該作業にのみ着目した場合、一般的な解釈としては、建設工事には該当しないものと考えられる。 また、かねてより回答しているとおり、当方は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ものであり、ご指摘のように当該作業の内容が「客観的にみても工事は解釈できないのであれば、そもそも建設工事には該当せず、建設業法の適用を受けるものではない。このことから、ご要望については当方よりもむしろ各発注者において対応すべきものであると考えられるため、措置分類については「e」の事実誤認と分類させて頂いた次第である。
zA160007	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	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及び例示は、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。		要望者より以下のとおり再意見が来ており、再度、貴省からの回答を頂きたい。 「具体的要望内容にも記載したように、昨年貴省より、「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。具体的要望内容に記載した「から」の事例は実際に工事として発注された事例の中から、客観的に見ても工事は解釈できず、これらについては電気通信工事の適用除外事例として扱っていただくことが適当であるとの思いから、貴省のご検討に資すべく、具体的に明示したものである。その内、「項(PCを単に配置する作業)」「項(ソフトインストール作業)」については「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。旨回答を示していただき、評価している。その他の項目についても、貴省の見解を示していただきたい。「工事」の定義が曖昧である事からこのような要望が発生するものであり、適用除外の事例を示す事によって個々の発注者の均一な理解が得られると考える。適用除外の例示が示されないなら、工事と判断される条件を明確にして頂きたい。 また、措置の分類では「e」の事実誤認とした理由を具体的に(要望のどの部分が事実誤認なのか)伺いたい。」	e		前回の回答は、当然工事には該当しないと考えられる事例について一般的な解釈をお示ししたに過ぎない。個々の作業が建設業法上の建設工事に該当するか否かについて当方で一律かつ網羅的にお示しすることは不可能であり、個々の工事ごとの作業内容や発注者の意図、作業の全体計画等に応じて定められるべきものと考えられる。 なお、その判断に際しては、建設工事の内容及び例示を告示及び通知で定めているところであり、これに基づくことが適当であるが、前回は回答した通り、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等、客観的に見ても工事は解釈できない作業について、当該作業にのみ着目した場合、一般的な解釈としては、建設工事には該当しないものと考えられる。 また、かねてより回答しているとおり、当方は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ものであり、ご指摘のように当該作業の内容が「客観的にみても工事は解釈できないのであれば、そもそも建設工事には該当せず、建設業法の適用を受けるものではない。このことから、ご要望については当方よりもむしろ各発注者において対応すべきものであると考えられるため、措置分類については「e」の事実誤認と分類させて頂いた次第である。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160007	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	1	情報通信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	<p>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。</p> <p>実際に工事として発注された事例としては、コンピュータ(パソコン)機器設置作業/接続作業/調整作業 ネットワーク機器設置作業/接続作業/調整作業 (配管が施工済みの)LAN配線作業 IT機器のラック(筐体)への取り付け作業/ストッパー設置(固定)作業 ソフトインストール作業 これら機器の保守や改修 その他があり、客観的にみても工事とは解釈できず、これらの事例を電気通信工事業の適用除外事例として扱って頂きたい。また「工事」についての定義が不明確であることが発注者の解釈にバラツキを起していると考えられ、工事の定義を明確にしていきたい。</p>		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える。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)技術者、現場代理人など)を作業現場に常駐を求められると、e-Japan計画の推進によりIT設備関連工事が増大する状況下、膨大な数の技術者を必要とすることが、官公庁や地方自治体の情報化進展の阻害要因になりかねない。貴省でのより公正な工事に対する発注方法を指導する面からも有意義な措置と考える。また不要な技術者の配置が、技術者不足に拍車をかけることとなり、業界への大きな負担として押し掛かり、e-Japan計画等の推進にブレーキを掛けかねないと思料する。	
2A160007	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	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	<p>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。</p> <p>実際に工事として発注された事例としては、コンピュータ(パソコン)機器設置作業/接続作業/調整作業 ネットワーク機器設置作業/接続作業/調整作業 (配管が施工済みの)LAN配線作業 IT機器のラック(筐体)への取り付け作業/ストッパー設置(固定)作業 ソフトインストール作業 これら機器の保守や改修 その他があり、客観的にみても工事とは解釈できず、これらの事例を電気通信工事業の適用除外事例として扱って頂きたい。また「工事」についての定義が不明確であることが発注者の解釈にバラツキを起していると考えられ、工事の定義を明確にしていきたい。</p>		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える。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)技術者、現場代理人など)を作業現場に常駐を求められると、e-Japan計画の推進によりIT設備関連工事が増大する状況下、膨大な数の技術者を必要とすることが、官公庁や地方自治体の情報化進展の阻害要因になりかねない。貴省でのより公正な工事に対する発注方法を指導する面からも有意義な措置と考える。また不要な技術者の配置が、技術者不足に拍車をかけることとなり、業界への大きな負担として押し掛かり、e-Japan計画等の推進にブレーキを掛けかねないと思料する。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
2A160008	国土交通省	専任技術者や監理技術者の指導監督の実務経験に該当する建設工事の請負代金要件見直し	建設業法第15条第2号口 建設業法施行令第5条の3	<p>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。</p> <p>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</p> <p>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</p>	c		<p>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。</p> <p>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助案すると、現行の4500万円以上とすることが適切である。</p>		<p>単なる工事の作業員が一定の期間、経験を積み主任技術者の資格を得る。そして主任技術者である者が一定の期間指導監督の経験を積み監理技術者の資格を得る事は、極自然のキャリアパスであると考え、この監理技術者を育成する為には、主任技術者はやみ雲に元請の指導監督をすれば良いという訳ではなく、下請負契約における下請額を3000万円未満の工事でも指導監督を経験する事ができない。従って、現在の制度では、発注者からの請負金額4500万円以上、且つ下請負金額3000万円未満という事になる。今回回答の4500万円以上が適切とは、下請負金額が3000万円以上とした時の適切さを示したものであり、主任技術者が監理技術者になる為の指導監督的経験の金額としては、適切であると判断し難い。</p> <p>一方、今回要望である発注者からの請負金額を2500万円以上に改める事は、要望理由でも示した通り主任技術者としての専任義務を求めた額であり、現行の4500万円から2500万円以上に引き下げたとしても、これらの工事を通じて総合的な指導監督的経験を積むことは可能である。ましてや特定建設業者の場合は、法第二十四条の六(下請負人に対する特定建設業者の指導等)としており、専任技術者の資格要件として何ら過不足ないものと思われる。2500万円以上の発注者からの請負金額を2年以上主任技術者として指導監督経験した者が、監理技術者や営業所の専任技術者になる事の方が遥かに必然性が高いと考えるが、これに対する見解を示されたい。</p> <p>それでも指導監督的要件は、一次回答にあった4500万円以上が適切と示すなら、専任要件である2500万円以上を4500万円以上に引上げる事が自然と考えるが、これに対する見解を示されたい。</p>	c		<p>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。</p> <p>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考え方については、前回回答した通り、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助案すると、現行の4500万円以上とすることが適切である。</p> <p>なお、監理技術者の資格要件と主任技術者又は監理技術者を現場ごとに専任で置く(要件とは別問題)である。</p>
2A160008	国土交通省	専任技術者や監理技術者の指導監督の実務経験に該当する建設工事の請負代金要件見直し	建設業法第15条第2号口 建設業法施行令第5条の3	<p>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。</p> <p>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</p> <p>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</p>	c		<p>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。</p> <p>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助案すると、現行の4500万円以上とすることが適切である。</p>		<p>単なる工事の作業員が一定の期間、経験を積み主任技術者の資格を得る。そして主任技術者である者が一定の期間指導監督の経験を積み監理技術者の資格を得る事は、極自然のキャリアパスであると考え、この監理技術者を育成する為には、主任技術者はやみ雲に元請の指導監督をすれば良いという訳ではなく、下請負契約における下請額を3000万円未満の工事でも指導監督を経験する事ができない。従って、現在の制度では、発注者からの請負金額4500万円以上、且つ下請負金額3000万円未満という事になる。今回回答の4500万円以上が適切とは、下請負金額が3000万円以上とした時の適切さを示したものであり、主任技術者が監理技術者になる為の指導監督的経験の金額としては、適切であると判断し難い。</p> <p>一方、今回要望である発注者からの請負金額を2500万円以上に改める事は、要望理由でも示した通り主任技術者としての専任義務を求めた額であり、現行の4500万円から2500万円以上に引き下げたとしても、これらの工事を通じて総合的な指導監督的経験を積むことは可能である。ましてや特定建設業者の場合は、法第二十四条の六(下請負人に対する特定建設業者の指導等)としており、専任技術者の資格要件として何ら過不足ないものと思われる。2500万円以上の発注者からの請負金額を2年以上主任技術者として指導監督経験した者が、監理技術者や営業所の専任技術者になる事の方が遥かに必然性が高いと考えるが、これに対する見解を示されたい。</p> <p>それでも指導監督的要件は、一次回答にあった4500万円以上が適切と示すなら、専任要件である2500万円以上を4500万円以上に引上げる事が自然と考えるが、これに対する見解を示されたい。</p>	c		<p>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。</p> <p>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考え方については、前回回答した通り、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助案すると、現行の4500万円以上とすることが適切である。</p> <p>なお、監理技術者の資格要件と主任技術者又は監理技術者を現場ごとに専任で置く(要件とは別問題)である。</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160008	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	1	情報通信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 請負代金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 格を取得することが従来に比して困難になり つつある。 一方e-Japan等IT化の進展によってIT設備開 連工事は比較的小規模な請負金額で短い工 期案件が増加傾向にある一方、営業所に配 置する専任技術者は団塊世代社員からの世 交代時期にある。 こうした技術者の育成と需要のアンバランス を解消し、円滑なIT設備開連工事の施工の ためにも指導監督的実務経験を積むために 従事すべき建設工事の請負金額について、 現行の4500万円以上を2500万円以上に 引き上げていただきたい。なお、昨今の請負 金額の減少が専ら機器等のコストダウンによ るものであり、2500万円以上に引き下げた としても、専任義務を課せられていることか ら、これらの工事を通じて総合的な指導監督 的経験を積むことは可能である。ましてや特 定建設業者の場合は、法第二十四条の六 (下請負人に対する特定建設業者の指導等) としており、専任技術者の資格要件として何 ら過不足ないものと思われる。	
2A160008	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	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 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 請負代金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 格を取得することが従来に比して困難になり つつある。 一方e-Japan等IT化の進展によってIT設備開 連工事は比較的小規模な請負金額で短い工 期案件が増加傾向にある一方、営業所に配 置する専任技術者は団塊世代社員からの世 交代時期にある。 こうした技術者の育成と需要のアンバランス を解消し、円滑なIT設備開連工事の施工の ためにも指導監督的実務経験を積むために 従事すべき建設工事の請負金額について、 現行の4500万円以上を2500万円以上に 引き上げていただきたい。なお、昨今の請負 金額の減少が専ら機器等のコストダウンによ るものであり、2500万円以上に引き下げた としても、専任義務を課せられていることか ら、これらの工事を通じて総合的な指導監督 的経験を積むことは可能である。ましてや特 定建設業者の場合は、法第二十四条の六 (下請負人に対する特定建設業者の指導等) としており、専任技術者の資格要件として何 ら過不足ないものと思われる。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160009	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」	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流入の状況を把握する必要がある。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。					
zA160009	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	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流入の状況を把握する必要がある。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。					

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160009	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	7	(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関し、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、上場会社の場合、いずれの特定の外国人(企業支配や議決権行使について共通の意思をもった一団)の議決権比率が20%未満である場合などは、規制趣旨の範囲外であるものと思われる、適用除外とする措置を検討いただきたい。		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性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が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対応が望まれる。	
2A160009	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	7	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関し、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、上場会社の場合、いずれの特定の外国人(企業支配や議決権行使について共通の意思をもった一団)の議決権比率が20%未満である場合などは、規制趣旨の範囲外であるものと思われる、適用除外とする措置を検討いただきたい。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性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が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、形式的に外人保有比率が50%を超えたかどうかで外為法上の属性が変化するようでは、いたづらに混乱を招き、不用品等が発生する。資本市場における国際化に配慮した対応を願いたい。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
2A160010	財務省 国土交通省	自動車盗難対策の強化	-	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月から中古自動車を輸出する場合には、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、過去に開税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者を適用対象外とするともに、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月から中古自動車を輸出する場合には、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扱いを強化しているところである。 3. さらに、第3者証明機関の協力については、既にコンテナ内貨物の輸出に関しては公認検査機関の協力も受けつつ、当該公認検査機関がコンテナ内の貨物の品名、数量、記号等税関が通関審査上必要と認める事項の確認及び施封を行い、その内容を証明した場合には、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、輸出が貨物をコンテナに積み込む時に第3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3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。		要望者からの再意見を踏まえ、再度検討いただきたい。 (要望者再意見) 1. 回答のとおり、中古車の輸出に際しては、従来の一時的抹消仮登録証明書から輸出抹消仮登録証明書等の原本提示に変更されたことにより、盗難自動車の不正輸出に関して、一定の取り締まり強化となると考える。 2. また、中古自動車の輸出に係る審査・検査を業務通関一本化したこと、盗難自動車の水際取り締まりも強化されるものと考えられる。 3. しかしながら、1.については輸出抹消仮登録証明書等原本と現車のチェックを行うことが難しい現状にあること、2.についても盗難自動車をスクラップや部品として器具運搬で申告を行い、従来どおり手荷物として持ち出す可能性も残ることから、制度上の取り締まり強化に加えて、盗難自動車の不正輸出を防止するべく、一層厳格な制度の運用をお願いしたい。 4. コンテナについては、貨物を詰め込み施封した後は内容物のチェックが難しくなることから、盗難自動車をはじめとする犯罪に関わる貨物を海外に持ち出す場合の温床となると考える。 5. 実際に、盗難自動車をコンテナに虚偽申告で詰め込み、不正輸出しようとして検挙されたケースが報告されており、コンテナ内貨物の確認は不可欠と考える。 6. したがって、要望内容・要望理由に記載したとおり、チェックの対象とする仕向け、輸出業者(不特定多数の荷主を扱うなど)などの条件を設定したうえで、第三者証明機関の立会いを指導し、一定の条件の下で、コンテナ内貨物を厳格にチェックする必要があると考える。	d	-	1. 道路運送車両法の改正により、平成17年7月から中古自動車を輸出する場合には、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いるが、税関は、当該提示された証明書等の原本と現車との対照確認を実施しており、これを含め、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。 2. また、税関においても、盗難自動車の不正輸出に対する水際取りをさらに強化し効率化するため、上記道路運送車両法の改正による手続きの変更に合わせて、中古自動車の輸出に係る審査・検査を業務通関一本化し、厳格に運用しているところである。 3. 貨物をコンテナに詰め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、盗難自動車を含め、不正輸出を防止する観点から、過去に開税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者を適用対象外とするともに、コンテナを開梱することなく検査できるコンテナ-貨物大型X線検査装置等による検査を実施するなど、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。 4. さらに、第3者証明機関の協力については、既に、コンテナ-貨物の輸出に際し公認検査機関の協力も受けつつ、当該公認検査機関がコンテナ内の貨物の品名、数量、記号等税関が通関審査上必要と認める事項の確認及び施封を行い、その内容を証明した場合には、税関における審査・検査の参考としているところである。 5. コンテナへの積み込みの際における第3者証明機関の立会いの指導については、全てのコンテナ-貨物について実施しなければ、その効果が得られないが、行政当局から輸出者に対し、全てのコンテナ-貨物について、コンテナ詰めの際に必ず第3者証明期間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。 6. いずれにせよ、税関としては、盗難車の
2A160010	財務省 国土交通省	盗難自動車対策の強化	-	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月から中古自動車を輸出する場合には、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、過去に開税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者を適用対象外とするともに、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月から中古自動車を輸出する場合には、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扱いを強化しているところである。 3. さらに、第3者証明機関の協力については、既にコンテナ内貨物の輸出に関しては公認検査機関の協力も受けつつ、当該公認検査機関がコンテナ内の貨物の品名、数量、記号等税関が通関審査上必要と認める事項の確認及び施封を行い、その内容を証明した場合には、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、輸出が貨物をコンテナに積み込む時に第3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3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。		以下の内容を踏まえ、再度検討いただきたい。 1. 回答のとおり、中古車の輸出に際しては、従来の一時的抹消仮登録証明書から輸出抹消仮登録証明書等の原本提示に変更されたことにより、盗難自動車の不正輸出に関して、一定の取り締まり強化となると考える。 2. また、中古自動車の輸出に係る審査・検査を業務通関一本化したこと、盗難自動車の水際取りも強化されるものと考えられる。 3. しかしながら、1.については輸出抹消仮登録証明書等原本と現車のチェックを行うことが難しい現状にあること、2.についても盗難自動車をスクラップや部品として器具運搬で申告を行い、従来どおり手荷物として持ち出す可能性も残ることから、制度上の取り締まり強化に加えて、盗難自動車の不正輸出を防止するべく、一層厳格な制度の運用をお願いしたい。 4. コンテナについては、貨物を詰め込み施封した後は内容物のチェックが難しくなることから、盗難自動車をはじめとする犯罪に関わる貨物を海外に持ち出す場合の温床となると考える。 5. 実際に、盗難自動車をコンテナに虚偽申告で詰め込み、不正輸出しようとして検挙されたケースが報告されており、コンテナ内貨物の確認は不可欠と考える。 6. したがって、要望内容・要望理由に記載したとおり、チェックの対象とする仕向け、輸出業者(不特定多数の荷主を扱うなど)などの条件を設定したうえで、第三者証明機関の立会いを指導し、一定の条件の下で、コンテナ内貨物を厳格にチェックする必要があると考える。	d	-	1. 道路運送車両法の改正により、平成17年7月から中古自動車を輸出する場合には、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いるが、税関は、当該提示された証明書等の原本と現車との対照確認を実施しており、これを含め、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。 2. また、税関においても、盗難自動車の不正輸出に対する水際取りをさらに強化し効率化するため、上記道路運送車両法の改正による手続きの変更に合わせて、中古自動車の輸出に係る審査・検査を業務通関一本化し、厳格に運用しているところである。 3. 貨物をコンテナに詰め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、盗難自動車を含め、不正輸出を防止する観点から、過去に開税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者を適用対象外とするともに、コンテナを開梱することなく検査できるコンテナ-貨物大型X線検査装置等による検査を実施するなど、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。 4. さらに、第3者証明機関の協力については、既に、コンテナ-貨物の輸出に際し公認検査機関の協力も受けつつ、当該公認検査機関がコンテナ内の貨物の品名、数量、記号等税関が通関審査上必要と認める事項の確認及び施封を行い、その内容を証明した場合には、税関における審査・検査の参考としているところである。 5. コンテナへの積み込みの際における第3者証明機関の立会いの指導については、全てのコンテナ-貨物について実施しなければ、その効果が得られないが、行政当局から輸出者に対し、全てのコンテナ-貨物について、コンテナ詰めの際に必ず第3者証明期間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。 6. いずれにせよ、税関としては、盗難車の

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160010	財務省 国土交通省	自動車盗難対策の強化	5046	5046A015	1	2	(社)日本損害保険協会	15	自動車盗難対策の強化	<p>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。</p> <p>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)</p> <p>税関または第三者証明機関によるコンテナ内貨物の現物確認の強化</p> <p>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(古物営業法21条の3の申告義務違反に対する行政処分・罰則の制度化)</p>	<p>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16億円の効果となる。)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絶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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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を輸出することはないと思われる。ついでに、7月以降、外国船員が輸出抹消仮登録証明書付きの中古車を譲り受けて旅具通関をするなど、道路運送車両法等の主旨に合致しない行為があれば厳正に対応(拒否)願いたい。</p> <p>コンテナへの積み込みの際に、盗難車を他の貨物と偽って、または盗難車を解体して積み込むことにより、不正輸出する手口がある。道路運送車両法の改正で正規の輸出ルートの変更が厳しくなり、コンテナを利用した不正輸出が増加する恐れがある。コンテナを使用する不正輸出を防ぐためには、コンテナの内容物を確認して、盗難自動車が含まれていないかどうかを厳重に確認することは極めて効果的である。例えば、仕向地、輸出業者(不特定多数の荷主を扱うなど)を限定するなどして、税関におけるコンテナ内貨物の現物確認を促進されたい。また、第三者証明機関の立会いを指導し、同機関によるコンテナ確認の徹底をすることも、大幅な改善が図られるものと考えられる。</p> <p>インターネットオークションに、書類や車台番号のない自動車が出品されており、盗難車流通経路の一つとなっている。警察庁では、古物営業法第21条の3の規定により、古物取りあせし業者に対して、盗難自動車の流通防止のため、インターネットオークションサイトの運用を改善するよう指導されていると聞いているが、自主規制的なものでなく強制的に盗難車を流通させないような手段を講じさせるため、オークション事業者の申告義務違反に対する行政処分・罰則を制度化していただきたい。</p>	
2A160010	財務省 国土交通省	盗難自動車対策の強化	5053	5053A190	1	2	(社)日本経済団体連合会	190	盗難自動車対策の強化	<p>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。</p> <p>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)</p> <p>税関または第三者証明機関によるコンテナ内貨物の現物確認の強化</p> <p>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(古物営業法21条の3の申告義務違反に対する行政処分・罰則の制度化)</p>	<p>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を輸出することはない。ついでに、7月以降、外国船員が輸出抹消仮登録証明書付きの中古車を譲り受けて旅具通関をするなど、道路運送車両法等の主旨に合致しない行為があれば厳正に対応(拒否)すべきである。</p>	<p>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い。防犯や盗難防止装置(イモビライザー等)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。</p> <p>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。</p>	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160010	財務省 国 土交通省	盗難自動車の不正輸出防止策の 強化	-	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月から中古自動車を輸出 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たま輸出申請 し許可を受ける輸出貨物のコンテナ扱いについては、過 去に開税法等の違反や税関の審査・検査により法令の規定 に従っていない者を適用対象外とするともに、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 から中古自動車を輸出する場合には、輸出抹消仮登録申 請書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 扱いを強化しているところである。 3. 更に、第3者証明機関の協力については、既に、コンテ ナー貨物の輸出に際しては公認検査機関の協力も受けつ つ、当該公認検査機関がコンテナ内の貨物の品 名、数量、記号等税関が通関審査上必要と認める事項の確 認及び施封を行い、その内容を証明した場合には、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、輸出貨物をコンテナに積み込む時に第3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 ナー貨物について、コンテナ詰めに関しては、必ず第3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。	-	要望者からの再意見を踏まえ、再度検 討いただきたい。 (要望者再意見) 回答の趣旨は理解できるが、犯罪組織 との繋がりも懸念されている盗難自動 車問題は重大な社会問題との認識の 下、是非とも対策を強化していただき たい。事業者への行政処分等が困難であ れば、オークションサイトに車体番号や 登録書類の写真を掲載するよう行政指 導を行うことはできないか。	d	-	1. 道路運送車両法の改正により、平成17年 7月から中古自動車を輸出する場合には、輸 出抹消仮登録証明書等の原本の提示が義 務付けられているが、税関は、当該提示され た証明書等の原本と現車との対照確認を実 施しており、これを含め、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。 2. また、税関においても、盗難自動車の不正 輸出に対する水際取締りをさらに強化し効 率化するため、上記道路運送車両法の改正 による手続きの変更に合わせて、中古自動 車の輸出に係る審査・検査を業務通関に一 本化し、厳格に運用しているところである。 3. 貨物をコンテナに詰めたま輸出申請 し許可を受ける輸出貨物のコンテナ扱い については、盗難自動車を含め、不正輸出 を防止する観点から、過去に開税法等の違 反や税関の審査・検査により法令の規定に 従っていない者を適用対象外とするとも に、コンテナを開梱することなく検査でき るコンテナ貨物大型X線検査装置等による検査 を実施するなど、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。 4. さらに、第3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際し公認 検査機関の協力も受けつつ、当該公認 検査機関がコンテナ内の貨物の品 名、数量、記号等税関が通関審査上必要と 認める事項の確認及び施封を行い、その内 容を証明した場合には、税関における審査・ 検査の参考としているところである。 5. コンテナへの積み込みの際における第3 者証明機関の立会いの指導については、全 てのコンテナ貨物について実施しなけれ ば、その効果が得られないが、行政当局から 輸出者に対し、全てのコンテナ貨物につ いて、コンテナ詰めの際に必ず第3者証明 期間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。 6. いずれにせよ、税関としては、盗難車の
zA160011	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】	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。	-	回答では「要望の対応では十分に安全 性等が確保できない」とのことである が、代替措置として、誘導者の配置以 外の措置が全く想定し得ないかどうか について、具体的な対応策を改めて検 討され、示されたい。	c	-	交差点幅員狭小部等を通過する際に 他の交通の安全確保や橋梁等の構 造物の保全等のため、現在の技術や交 通の状況、全国での事故の発生状況 等を総合的に考慮したところ、代替措 置では安全性等の確保は困難。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160010	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	2	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、輸出開港時のチェックを強化する、コンテナ詰込み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絶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関し、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、公認検数検定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いたい。	
2A160011	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	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:徐行及び連行禁止(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が通行することを条件とする等	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160011	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】	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。		回答では「要望の対応では十分に安全性等が確保できない」とのことであるが、代替措置として、誘導者の配置以外の措置が全く想定し得ないかどうかについて、具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。	c		交差点幅員狭小部等を通過する際に他の交通の安全確保や橋梁等の構造物の保全等のため、現在の技術や交通の状況、全国での事故の発生状況等を総合的に考慮したところ、代替措置では安全性等の確保は困難。
zA160012	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		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。		各省庁で発生する出張旅費や物品購入などの支払いをクレジットカードや購買カード(職員食堂など使用できる場所を限定したカード)で支払う事について、規制の有無について改めて確認させていただきたい。(ある場合には、具体的な法律・通達名も併せてご教示いただきたく、お願いします。)	a		クレジットカード支払について規制する規則は国土交通省にはなく、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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
zA160011	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	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:徐行及び進行禁止(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が通行することを条件とする等
zA160012	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	12	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決済の導入	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160012	全府省	公務員経費のカード決済		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。		各省庁で発生する出張旅費や物品購入などの支払いをクレジットカードや購買カード(職員食堂など使用できる場所を限定したカード)で支払う事について、規制の有無について改めて確認させていただきたい。(ある場合には、具体的な法律・通達名も併せてご教示いただきたく、お願いします。)	a		クレジットカード支払について規制する規則は国土交通省にはなく、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。
zA160012	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)		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。		各省庁で発生する出張旅費や物品購入などの支払いをクレジットカードや購買カード(職員食堂など使用できる場所を限定したカード)で支払う事について、規制の有無について改めて確認させていただきたく、お願いします。(ある場合には、具体的な法律・通達名も併せてご教示いただきたく、お願いします。)	a		クレジットカード支払について規制する規則は国土交通省にはなく、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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160012	全府省	公務員経費のカード決済	5109	5109B007	1	12	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	
2A160012	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	12	(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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160012	全府省	クレジットカード決済による支払業務		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しうる範囲内で、17年度中に導入する予定。		各省庁で発生する出張旅費や物品購入などの支払いをクレジットカードや購買カード(職員食堂など使用できる場所を限定したカード)で支払う事について、規制の有無について改めて確認させていただきたく、お願いします。(ある場合には、具体的な法律・通達名も併せてご教示いただきたく、お願いします。)	a		クレジットカード支払について規制する規則は国土交通省にはなく、現行会計法令等に対応しうる範囲内で、17年度中に導入する予定。
zA160013	国土交通省	ヨット、カヌーについての安全を進めるため、1海里以内においての動力使用について免許等不要とする規制改革	<p><船舶検査> 船舶安全法第2条、第5条 船舶安全法施行規則第2条</p> <p><免許> 船舶職員及び小型船舶操縦者法第2条第1項第2号、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則第2条第2項第1号</p> <p><登録> 小型船舶の登録等に関する法律第2条、第3条 小型船舶登録規則第2条</p>	<p><船舶検査> 一部の船舶(長さ3メートル未満、推進機関の連続最大出力が1.5kw未満の船舶を含む)を除き、船舶は所要施設を備え、検査を受けなければならない。</p> <p><免許> 長さが3メートル未満であり、推進機関の出力が1.5キロワット未満である船舶は、国土交通大臣が指定するものは船舶職員及び小型船舶操縦者法の適用を受けない。</p> <p><登録> 漁船、ろかい舟等の一部の船舶(推進機関を有する長さ3メートル未満、出力20馬力未満の船舶を含む)を除き、総トン数20トン未満の小型船舶は、小型船舶登録簿に登録を受けたものでなければ、これを航行の用に供してはならない。</p>	c		<p>限られている。</p> <p>このような状況のもと、近年、湖等で行うバスフィッシングの普及にともない自家用車の屋根に搭載でき手軽に運搬可能で、一般に広流している長さ3メートル未満の乗用艇を有する船舶に小出力モーター又は船外機を装備した。所謂、ミニボートの利用が多く見られるようになった。これらのミニボートについては、その性能及び航行形態から航行する水域は自ずと限られ、緊急時の対応が容易であること、通常2~4ノット程度の速力を有し、操縦が容易であること、「人又は人といつ少人数の個人利用に限られること」から、新たに平成15年に適用除外とされた。本要望の適用除外の範囲を長さ3メートルに拡大することについては、長さ3メートル未満の船舶と比較して、船舶が大きくなることにもない航行する水域は一般的に広範囲となり、緊急時の対応が困難になるとともに、風や潮流の影響を大きく受けることから漂流等の危険性が増すこと、小出力モーター等を大きな船舶に備えることにより、操縦が困難となること、乗船者の数が増加することから、船舶検査を適用除外とすることはできない。</p> <p><免許> 小型船舶を安全に操縦するためには、気象情報の収集、港内の交通ルール、出入港時の注意点等の知識を身に付けておくことが必要であり、特に港内等の船舶交通のふくそうする海域においては一層その必要性が高まるものであり、これらの知識は小型船舶操縦士免許の取得の際に試験等により確認し担保しているところである。このため、船長の遵守事項においても免許者による操縦を義務付けているところであり、一定の大きさ以上の船についてはこのような免許受有者による操縦が不可欠である。一方、低速かつ自家用車の屋根に搭載できるミニボートは、長さが概ね3メートル未満であり、緊急時の停止や回避が容易で、特段の知識・技能を免許制度によって担保する必要もないことから免許を不要としている。</p> <p>本要望の適用除外の範囲を長さ3メートルに拡大することについては、船舶が大きくなることにより操縦が難しくなることなど上記船舶検査と同様の理由から、航行の安全を確保する上でより高度な知識・技能が求められるため、免許を不要とする措置はできない。</p> <p><登録> 小型船舶の登録制度は、放棄艇の適正な保管場所への誘導や不法投棄の未然防止、多量売買等のトラブルの防止や信用販売の円滑化等を図る観点から、平成14年4月1日に施行され、本年4月に現存船(法施行の際に航行の用とされる。適用対象船舶の見直しについては、制度の定</p>		<p>要望は緊急に避難するためなど安全対策のためであり、免許、船検、船舶登録いづれかの見直し(免許要件、船検項目の簡素化なども含む)の可否について回答いただきたい。</p>	c	-	<p><船舶検査> 前回回答した理由により、船舶検査の適用除外・検査項目の更なる簡素化はできない。</p> <p>なお、船舶検査については、従前より予備検査、型式承認等簡素合理化に取り組んでいる。また、総トン数20トン未満の船舶については小型船舶安全規則を別に定め、安全基準について一般船舶より簡素なものを適用している。このように船舶検査の簡素化は既に行われている。</p> <p><免許> 前回回答した理由により、免許を不要とする措置はできない。また免許要件等の緩和についても、船舶職員及び小型船舶操縦者法第二十三条の九第三項に基づき、操縦試験の内容は、すでに小型船舶の航行の安全に配慮したできる限り簡素なものとする事となっており、更なる緩和措置はできない。</p> <p><登録> 前回回答したとおり、小型船舶の登録制度は、要望理由に挙げられている緊急に避難するためなどの安全対策とは目的を異にしていることから、見直しはできない。</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160012	全府省	クレジットカード決済による支払業務	5096	5096A003	1	12	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	各省庁で発生する出張旅費や物品購入などの支払いを職員による立替精算や請求書支払でなく、クレジットカード支払で行うことに対する規制緩和(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。 多くの省庁において既に実施済みであり問題が発生していないことから、公私混同や事務の煩雑化の問題はないものと考え。物品購入についても現行制度内で既に実施している省庁もあることから、確認や書類の問題はクリア可能と考え。このため、御省においても導入をお願いしたい。	
2A160013	国土交通省	ヨット、カヌーについての安全を進めるため、1海里以内においての動力使用について免許等不要とする規制改革	5004	5004A002	1	1	山田貢	2	ヨット、カヌーについての安全を進めるため、1海里以内においての動力使用について免許等不要とする規制改革	ヨット、カヌーについて沿岸から1海里地域において、法廷舟長5m以内についても、動力1.5KW、2馬力以内動力使用において免許、船検、船舶登録不要としてほしい。	規制改革による小型ヨットへの動力併用の普及による安全対策、及びヨットレース、大会、ヨット教室	ヨットの陸からの出入りについては、近年の海洋レジャーの進展に伴い、他船の出入りもあるなか、無風でヨットが動かなかったり、弱風でのろのろとしか動けない、又風利用のため風向きによってはジグザグにしか動けないなど危険が多くなってきている。そのため法船長3m、動力1.5KW、あるいは2馬力以下にこだわらず舟長5m以下についても免許不要、船検不用、船舶登録不要とし1海里以内は制限なく動力を使用可能にして海の安全対策を進めてほしい。 1海里以内においても無風状態でヨットが動かない状態、及び急に海が荒れてきた、強風になったため帆が使えない時、など緊急に避難するための安全対策のため上記の免許不要等処置等をおこなってほしい。 カヌーについても強風になったためこいでも進まないなどのため同様である。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
2A160014	国土交通省	放射線障害防止法の一部改正後における下水道の適正な維持管理	下水道法施行令第9条、第9条の9	放射性同位元素の使用、販売、賃貸、廃棄その他の取り扱いについては、放射性同位元素による放射線障害の防止に関する法律により規制されている。放射線同位元素の取り扱いについては、下水道法では規定されていない。	e	-	放射性同位元素の使用、販売、賃貸、廃棄その他の取り扱いについては、放射性同位元素による放射線障害の防止に関する法律(以下「法」という。)により厳格に規制されており、次の理由のとおり、改正後の法の規定によっても、放射線障害を及ぼすような放射性同位元素が下水道に流入するおそれはないと考える。(理由)文部科学省放射線規制室によれば、平成16年の改正は、国際原子力機関等の国際機関が定めた国際安全基準免除レベルを規制下限値に取り入れたものであること、国内法への取り入れに当たっては、放射線審議会において科学的な検討がなされた結果、取り入れが行われたものであることから、国民を放射性同位元素による被ばくから保護する観点からは問題がないものと考えているとのことである。		要望者が文部科学省(科学技術・学術政策局原子力安全課放射線規制室)に「万が一、下水道終末処理場の放流水や下水道汚泥に含まれる放射性同位元素の濃度が、R1法に定める基準を超えるおそれが生じた場合、R1法の規定による届出等は必要かどうか。」を電話にて照会したところ、「下水道終末処理場からの放流水や下水道汚泥中の放射性同位元素の濃度が基準を超える想定はしていないこと。万が一、放射性同位元素の濃度が基準を超えるおそれがある場合には、速やかに本省へ相談されたいこと。」との回答が示されたということであるが、国民への健康影響を想定しているのであれば、下水道管理者へ周知するなどの適切な安全対策を講じられたい。国民への健康影響を想定していないということであれば、その根拠(専門委員会の検討結果等)を明らかにされたい。さらに、「…国民を放射性同位元素…で言う「国民」には、流域下水道の維持管理をしている労働者をも含むかどうかについての見解も併せてお伺いしたい。	e		文部科学省によれば、放射線審議会の議論の過程において、科学的な検討がなされた結果、国際原子力機関等の国際機関が定めた国際安全基準免除レベルを規制下限値に取り入れられたものであることであることから、国民を放射性同位元素による被ばくから保護する観点からは問題がないものと考えており、また「放射性同位元素の濃度が基準を超えるおそれがある」場合として具体的に想定しているものはないとのことである。なお、文部科学省によれば、放射線審議会の議論については、平成14年10月に放射線審議会基本部会において取りまとめられた「規制免除について」等を参照されたいとのことである。また、「国民」に流域下水道の維持管理をしている労働者をも含むかどうかは、放射線障害防止法を所管する文部科学省にお尋ね願いたい。
2A160015	国土交通省	都市計画決定権限の中核市への移譲(区域区分)	都市計画法第15条	区域区分に関する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、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 区域区分に関する都市計画は、人口及び産業の将来の見通し等を勘案しつつ、市街化を促進すべき地域と市街化を抑制すべき地域を区分して、都市的土地利用と農業的土地利用の必要な調整を図ることにより、地域社会の発展を確保する根幹的な都市計画であることから、都道府県が定めることとされており、指定都市を含め、市町村が定めることは適当でない。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省からの回答をいただきたい。 「権限移譲について、構造改革特区・地域再生計画を提案した際は、平成16年度中にフォローアップを行い、関連する制度のあり方を検討するとの回答であったが、社会経済情勢の変化が著しい現状において市は市民に軸足を置いた都市計画をタイムリーに行う必要があることから、早急に制度の検討や措置を行うことを望む。都市計画区域が一地方自治体で構成されている場合の当該都市計画区域内の区域区分にあつては、隣接市町との広域的調整要素は少ないことから、行財政能力のある中核市に移譲して差し支えないと思量する。」	c		【フォローアップについて】 現在、各地方公共団体からの意見を集計しているところであり、集計後、都市計画の権限のあり方について、検討してまいります。 【権限移譲について】 区域区分に関する都市計画は、人口及び産業の将来の見通し等を勘案しつつ、市街化を促進すべき地域と市街化を抑制すべき地域を区分して、都市的土地利用と農業的土地利用の必要な調整を図ることにより、地域社会の発展を確保する根幹的な都市計画であることから、都道府県が定めることとされているのであって、行財政能力の観点から権限移譲すべきものではない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160014	国土交通省	放射線障害防止法の一部改正後における下水道の適正な維持管理	5015	5015A001	1	1	夏目享之	1	放射線障害防止法の一部改正後における下水道の適正な維持管理	このたびの「放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律」の一部改正により、規制対象外となった者や基準以下の放射性同位元素を新たに使用などする者が使用等した放射性同位元素を下水道に流入させた場合には、下水道を維持管理する事業者の健康への影響や放流先の公共用水域などを汚染するおそれがあることから、これを未然に防ぐため、下水道法の一部改正や通達等を出すなどの措置を行うことを強く要望します。	下水道の施設・機能の保全や公共用水域の水質の保全を図るため、悪質下水の流入防止策として、例えば、下水道法施行令第9条、第9条の9第11項(除外施設の設置等に関する条例の基準)に、改正前の「放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律」等で定めた基準を超える放射性同位元素を流入させないことを追加するなど、下水道法の一部を改正したり、放流水及び下水道汚泥中の放射性同位元素濃度の定期モニタリングの実施をするなどとして、改正後の放射線障害防止法で定める基準を超えるおそれのある場合には関係省庁へ連絡したりするなど、通達等で注意を喚起する措置をとられたい。	放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律(以下、「放射線障害防止法」という。)の一部改正等により、17年6月1日以後、同法等で規制されていた放射性同位元素の基準が緩和され、場合によっては、下水道の維持管理者の知らない物質が下水道へ流入するおそれがありました。 例えば、放射線障害防止法に基づき(廃止届出により規制対象外となった者や同法の基準以下の放射性同位元素を新たに使用などする者が使用等した放射性同位元素を下水道に流入させた場合には、下水道を維持管理する事業者の健康への影響や放流先の公共用水域などを汚染するおそれがあること。下水道汚泥を有効利用している場合は、利用先における放射能汚染が考えられること。17年5月11日、文部科学省の「パブリックコメントで提出された意見等に対する回答」のp.9-p.11によると、液体状の放射性同位元素で汚染されたものを一般排水、下水などとして廃棄することは問題ないと回答しているような節であり、明確な回答となっていないこと。放射線障害防止法で許可を受けた事業者であっても、同法の許可区域外で作業した時に、発生した固体状の放射性同位元素で汚染されたものの処理方法の不明か置放していることから、液体であれば廃棄してもいいことなどが考えられます。 そこで、下水道の施設・機能の保全や公共用水域の水質の保全を図るため、悪質下水の流入防止策として、例えば、下水道法施行令第9条、第9条の9第11項(除外施設の設置等に関する条例の基準)に、改正前の「放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律」等で定めた基準を超える放射性同位元素を流入させないことを追加するなど、下水道法の一部を改正したり、放流水及び下水道汚泥中の放射性同位元素濃度の定期モニタリングの実施をするなどとして、改正後の放射線障害防止法で定める基準を超えるおそれのある場合には関係省庁へ連絡したりするなど、通達等で注意を喚起する措置を強く要望します。 この措置により、悪質下水の流入を未然に防ぐことができること、下水道の施設・機能の保全や公共用水域の水質の保全を維持できること、下水道関連事業者の労働者への健康被害を未然に防止できることなどの効果が期待できると考えられます。	添付資料 ・概要 ・参考
2A160015	国土交通省	都市計画決定権限の中核市への移譲(区域区分)	5019	5019A001	1	1	横須賀市	1	都市計画決定権限の中核市への移譲(区域区分)	都道府県が有している区域区分の都市計画決定権限について、中核市に移譲すること		区域区分(市街化区域及び市街化調整区域)で、隣接市町や農林漁業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、都道府県が多くの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たまたま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

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)		
2A160016	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)	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。	c		<p>1 三大都市圏では、市街地が市町村の行政区域を越えて連たんしているため、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。</p> <p>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16年3月に改正された「都市計画運用指針」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、当該案の熟度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。」という記述がされている。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否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。</p> <p>2 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。</p>				<p>要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省からの回答をいただきたい。</p> <p>「権限移譲について、構造改革特区・地域再生計画を提案した際は、平成16年度中にフォローアップを行い、関連する制度のあり方を検討するとの回答であったが、社会経済情勢の変化が著しい現状において市は市民に軸足を置いた都市計画をタイムリーに行う必要があることから、早急に制度の検討や措置を行うことを望む。都市計画区域が一地方自治体で構成されている場合の当該都市計画区域内の用途地域にあっては、三大都市圏内であっても隣接市町との広域的調整要素は少ないことから、行財政能力のある中核市に移譲して差し支えないと思量する。」</p>	c		<p>【フォローアップについて】 現在、各地方公共団体からの意見を 集計しているところであり、集計後、都市 計画の権限のあり方について、検討 してまいりたい。</p> <p>【権限移譲について】 都市計画区域が一地方自治体で構 成されている場合であっても、三大都市 圏では、市街地が市町村の行政区域を 超えて連たんしており、広域的な見地 から調整を行う必要があるため、行財 政能力の観点から権限移譲すべきもの ではない。</p>
2A160017	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)	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。	c		<p>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。</p> <p>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。</p>				<p>要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省からの回答をいただきたい。</p> <p>「権限移譲について、構造改革特区・地域再生計画を提案した際は、平成16年度中にフォローアップを行い、関連する制度のあり方を検討するとの回答であったが、社会経済情勢の変化が著しい現状において市は市民に軸足を置いた都市計画をタイムリーに行う必要があることから、早急に制度の検討や措置を行うことを望む。都市計画区域が一地方自治体で構成されており、当該自治体が港湾管理者である場合の当該都市計画区域内の臨港地区の変更にあつては、行財政能力のある中核市に移譲して差し支えないと思量する。」</p>	c		<p>【フォローアップについて】 現在、各地方公共団体からの意見を 集計しているところであり、集計後、都市 計画の権限のあり方について、検討 してまいりたい。</p> <p>【権限移譲について】 重要港湾は、地域の物流の拠点として の機能を有しており、単一行政区域 内にとどまるものであつても、その機能 は広域に影響を及ぼすものであるか ら、行財政能力の観点から権限移譲す べきものではない。</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160016	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	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)	都道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、三大都市圏内は都道府県であるが、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、都道府県が多くの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
2A160017	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	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お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た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、都道府県が多くの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

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160018	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)	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。	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。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省からの回答をいただきたい。 「権限移譲について、構造改革特区・地域再生計画を提案した際は、平成16年度中にフォローアップを行い、関連する制度のあり方を検討するとの回答であったが、社会経済情勢の変化が著しい現状において市は市民に軸足を置いた都市計画をタイムリーに行う必要があることから、早急に制度の検討や措置を行うことを望む。都市計画区域が一地方自治体で構成されている場合の当該都市計画区域内のこれら都市計画にあつては、隣接市町との広域的調整要素は少ないことから、行財政能力のある中核市に移譲して差し支えないと思量する。」	c		【フォローアップについて】 現在、各地方公共団体からの意見を集計しているところであり、集計後、都市計画の権限のあり方について、検討してまいりたい。 【権限移譲について】 都市計画区域が一地方自治体で構成されているとしても、道路については、都道府県道等のように、機能的に広域に影響を及ぼす都市施設であるために、都道府県が決定しているものである。また、公園及び市街地開発事業のうち、大規模のものについては広域的見地から判断する必要があることから、都道府県が決定しており、行財政能力の観点から権限移譲すべきものではない。
zA160019	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)	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ず、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。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省からの回答をいただきたい。 「権限移譲について、構造改革特区・地域再生計画を提案した際は、平成16年度中にフォローアップを行い、関連する制度のあり方を検討するとの回答であったが、社会経済情勢の変化が著しい現状において市は市民に軸足を置いた都市計画をタイムリーに行う必要があることから、早急に制度の検討や措置を行うことを望む。都市計画区域が一地方自治体で構成されている場合の当該都市計画区域内のこれら都市計画にあつては、隣接市町との広域的調整要素は少ないことから、行財政能力のある中核市に移譲して差し支えないと思量する。」	c		【フォローアップについて】 現在、各地方公共団体からの意見を集計しているところであり、集計後、都市計画の権限のあり方について、検討してまいりたい。 【権限移譲について】 都市計画区域が一地方自治体で構成されているとしても、風致地区・特別緑地保全地区においては面積が10ヘクタール以上の大規模なものについては、広域の見地から決定すべきものであることから、都道府県が決定することとしており、行財政能力の観点から権限移譲をすべきものではない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160018	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	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、都道府県が多くの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たまた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
2A160019	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	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。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、都道府県が多くの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たまた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

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160020	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	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 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 上げることができない。 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するはできず、 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。		要望者より以下のとおり再意見がきて あり、再度、貴省からの回答をいただき たい。 「権限移譲について、構造改革特区・ 地域再生計画を提案した際は、平成1 6年度中にフォローアップを行い、関連 する制度のあり方を検討するとの回答 であったが、社会経済情勢の変化が著 しい現状において市は市民に軸足をお いた都市計画をタイムリーに行う必要 があることから、早急に制度の検討や 措置を行うことを望む。風致地区内 の行為規制に係る条例制定権限は、面 積が10ヘクタール以上の風致地区につ いては都道府県(政令指定市を含む) にあり、面積が10ヘクタール未満の地 区にあっては市町村にある。一方、区 域内行為許可事務は風致地区の面積 にかかわらず中核市にあるが、一つの 市の中の風致地区において規制条例 が県と市の二重構造になることは不 合理である。許可事務は、風致地区の 特性に応じて当該中核市の権限にお いて行うものであることに鑑みれば、 風致地区の規模にかかわらず区域内 行為の規制条例制定権限を行財政能力 のある中核市に移譲すべきと思量す る。」	c	【フォローアップについて】 現在、各地方公共団体からの意見を 集計しているところであり、集計後、都 市計画の権限のあり方について、検討 してまいりたい。 【権限移譲について】 風致地区は、緑地の保全を含め都市 の風致を維持するために定められる地 域地区であるところ、従前緑地がまと まった単位で存在していたことから、 風致地区も大規模に決定される場合が ほとんどで、広域の見地から決定すべ き地域地区として、都道府県が決定権 限を有している。このことから、風致 地区内における建築等に関する規制の 内容については、都道府県の条例によ り定めることとされている。 一方、小規模に散在する緑地の保全 も含め都市の風致を維持していくため には、風致地区をよりきめ細やかに 決定する必要があることから、基礎 的な地方公共団体である市町村が 決定権限を有し、小規模の風致地区 内における建築等に関する規制の 内容についても、地域の実情に応じた きめ細やかな規制を行うという趣旨 から、市町村の条例により定めるこ ととされている。 このような考えのもとに役割分担を しているため、不合理ということには ならない。	
zA160021	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	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課的に 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。		要望者より以下のとおり再意見が 来ており、地方公共団体における 建築確認申請窓口業務の環境 整備、処理の効率化について何 らかの措置をすべく検討され たい。 「現在の建築確認申請の標準 処理期間は、自治体毎に異な っている上、窓口が一箇所では なく、様々な行政指導があり 標準処理期間内での処理が難 しい状況となっています。その ため多くの職員が必要となっ ているため窓口を一本化する とともに職員の適正配置及び ITを利用することにより効率 化を目指す。また、民間の指 定確認審査機関で取り扱 いもあるようすが、多くの 人が自治体に向いて申請 をしている現状があります。」	c	建築基準法第6条第4項において、 建築主事は、劇場や百貨店のような 不特定多数が利用する建築物や大 規模な建築物については21日以内 に、小規模な建築物については7日 以内に、申請に係る建築物が建築 基準関係規定に適合するかどうか を審査し、適合していれば確認済 証を交付しなければならない こととしている。 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課的に 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 であると考えている。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160020	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	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
2A160021	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	2	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箇所にして効率的に建築確 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

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160022	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	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。	-				
zA160023	国土交通省	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	外貿埠頭公社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	-	<p>公社埠頭の貸付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃貸借契約による民間契約で決定されている。しかし、公社が原価を大きく下回る岸壁等貸付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。また、原価を上回る貸付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫するおそれがある。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、厳しい国際競争下で市場が価格を決定する動きが広がつつある中では、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。</p>	-	回答には「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。」とあるが、検討内容及び検討の目処(時期)について再回答されたい。	b	-	埠頭公社のコンテナ埠頭の運営効率化を図るため、民間のノウハウが活用される運営方法を検討し、平成18年度以降、適切に対応してまいりたい。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
ZA160022	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	3	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 など使途が明確化されている。しかし、 わが国では、目的も使途も全く不明確で 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(港湾所在 の市町村)、「入港料」は港湾管理者と関 係者が多岐にわたるため、先ずは、徴収 の目的ならびに問題点(とん税は国税で あるにもかかわらず、複数港への入港の 都度徴収されている)や考え方を整理 し、諸外国と水準が同等となるよう制度 改正を行うなどの適正化を図るべきであ る。物流コストの削減ならびにわが国港 湾の国際競争力回復のためにも制度改 正は必要である。	
ZA160023	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	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 たスーパー中樞港湾選定委員会「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 は外貿埠頭公社の業務の移管に関し て、「……外貿埠頭の管理運営というも のであるので前述の通りこれを適切かつ 確実に運営していくことが出来るような財 団法人を国が指定するとともに、指定さ れた財団法人に対しても法人の指定に 伴う通常の監督のほか、国の海運政策 及び港湾政策との整合性の取れた外貿 埠頭の整備及び管理が行われるよう国 の監督措置が必要となる。たとえば、貸 付料の適正な水準の確保、外貿埠頭施 設の処分などの制限、需給バランスと港 湾間の機能分担を考慮した外貿埠頭の 整備などの為の措置が挙げられる。」と した。国はこの答弁を充分尊重し、原価 主義に基づく料金の妥当性の検証、及 び荷動きの実態や公共埠頭料金との格 差等も充分勘案、弾力的で国際競争力 を有する料金設定とるように各埠頭公 社を指導すべきである。	昨年度にスーパー中樞港湾選定委員会 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 減化に真摯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

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160024	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	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。	-	「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」の時期の見通しについて再回答されたい	b		未定。 ただし、我が国は平成6年12月に締約済み。
zA160025	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	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。	-	要望にある「一般のトラックに比べ陸上走行距離が短い。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。」という指摘に関連してどのような検討がなされたかについて回答いただきたい。	c		被牽引車を含む自動車の劣化は走行距離によるものだけでなく、経時劣化によるものもあり、また、海岸部における塩害等自動車の使用状況によっても異なるものであることから、単に走行距離が短いことにより検査期間を延長できるものではない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160024	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	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とのことであるので、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。	
2A160025	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	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・シャーシに対する車検制度を現行の1年から3年にする。		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年にすべきである。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160026	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	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きわ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原を取得すれば、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。	-	特定の港(例えば公共バスの後背地の広い港など)について、複数台登録を可能にするなど、一部で緩和する事の可否について改めて検討され、示されたい。	c	-	1. 仮に、特定の港について複数台登録を可能にする場合、当該港に複数台登録したシャーシが集中したときには駐車スペースを確保できない事態が生じ、貨物自動車による運法駐車を引き起こし得るとの問題があることから、要望に対応することは困難である。 2. そもそも、自動車の保管場所の確保等に関する法律の規制について措置が手当てされない限り、貨物自動車運送事業法の運用の変更のみでは本件提案の実現は不可能である。 3. なお、フェリー会社等が確保している船内及び港頭地区の駐車場については、貨物自動車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原を取得すれば、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。
zA160027	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	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別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、事業の計画が経営上・輸送の安全上適切なものであるか等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り、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線路を使用させる場合、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。	-	要望元からの下記意見を踏まえ、具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。 〔1〕について 夜行列車の廃止は、法第二八条に基づき(廃止には該当しないため、代替交通の確保は基本的に行われず)、従って、事業参入の規制緩和を行わない方がむしろ、地域に与える影響は甚大である。また、安全面の確保については審査基準の緩和を一切要望していない。本要望は、法第五条第一項第一号の審査基準(事業計画が経営上適切であること)のみの規制緩和である。 夜行列車は航空や高速バスと同等の公共交通サービスであるが、航空法や道路運送法には、経営上の適切性は審査基準にない。運輸政策審議会答申16号では、事業の種類に応じた緩和とすることが答申されており、特に「既に鉄道輸送サービスが提供されている路線における第二種鉄道事業者の小規模な追加的参入」を示唆して、審査の緩和を求めている。この趣旨をお汲み取り頂き、航空や高速バスとの対等な自由競争を確保すべく、規制緩和の実現を要望する。 (2)について 本要望は、先に事業許可を受け、後に路線を開設する。航空や高速バスの手法を夜行列車にも適用する趣旨である。現状の制度は、先に契約を締結し、契約書の写しを添付して事業許可申請に至るが、これでは実質的に路線毎の免許制と変わらず、航空や高速バスと同レベルの「事業参入の自由」が確保されていない。契約締結と事業許可の順序を逆転させることが、参入の自由化には必要である。なお、実際に鉄道事業を営む段階までには、契約を締結することは当然必要である。 (3)について 鉄道事業の遂行可能性は第二種鉄道事業者の審査で足りることであり、第一種又は第三種鉄道事業者とは無関係である。 輸送の安全性についても、既に鉄道輸送サービスが提供されている路線に限定しての規制緩和であるため、既往の実績で実証済みといえる。第二種鉄道事業者がわずかに参入しても、第一種又は第三種鉄道事業者にとっては、いわば「ダイヤ改正」と同レベルのことであり、その都度変更許可申請や審査を課す必要性はない。	c	(1)について 「航空法や道路運送法には、経営上の適切性は審査基準にない」ということについて 航空運送事業やバス事業においても、輸送の安全性の要件のほかに、事業遂行上適切な計画を有することを許可基準としており、申請時に事業計画の提出を求めているところである。 その他については、前回の回答を参照。 (2)について ご要望の趣旨は必ずしも明らかではないが、鉄道事業の許可は、路線及び鉄道事業の種別ごとについて行うこととなっている。また、鉄道事業においては、特に、使用できる鉄道線路があるかどうかは極めて重要な事項である。このため、第二種鉄道事業として参入する場合、鉄道線路を所有している第一種又は第三種鉄道事業者との線路使用に係る契約が締結されていることは、許可の前提となる事業遂行能力の前提として必要不可欠である。 (3)について 第一種又は第三種鉄道事業者の鉄道事業の遂行可能性、輸送の安全性等については、新たに参入しようとする第二種鉄道事業者の事業内容により必然的に運行面・経営面等に影響を及ぼすためその確認が必要であり、申請を不要とすることはできない。 なお、ご要望のとおりその手続き自体を不要とする場合は、これまでに回答したとおり各々の手続きによる所要の確認の必要性から困難であるが、所要の手続きをとって頂き、その申請内容が適正とさえあれば、これらの手続きの除外等によらずとも、必要以上の過度の負担なく、検討されているような運行を許可等を受けたいことは現行法においても可能である。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160026	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	2	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 られる一方、その車庫はほとんど利用 されておらず、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スの後背地 およびフェリー・RO-RO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 所を確保しなくてはならないが、海上輸 送用トレーラー・シャーシについても一 般のトラック同様、同法が適用されてい る。しかし、内航輸送用シャーシの車庫の利 用実態は、船内及び港頭地区の駐車場 に限られ、かつ運用上常時海上輸送の 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 シャーシについては、利用実態に合せて 車庫に関する規制を見直し、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。また、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 バスの後背地およびフェリー・RO-RO船 の船内のスペースを車庫として認めるべ きである。	
2A160027	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	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、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「鉄道線路の譲渡及び譲受又 は使用に関する契約書の写し」を不要と し、第1種又は第3種鉄道事業者との協 議の記録で足りるものとする。 (3)鉄道事業法第7条第1項ただし書の 国土交通省令で定める軽微な変更は、 上記に該当するケースを追加し、鉄道線 路を使用させる第1種又は第3種鉄道事 業者の変更許可申請を不要とする。		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、原因の一つであ る。 航空法では、航空事業者が空港の発着枠を調整 しつつ、新規路線を自由に開設する。道路運送法 では、運送事業者が道路を自由に使用し、バス輸 送、トラック輸送を行う。これに対し鉄道事業法で は、夜行列車を第2種鉄道事業として運行させよう とすると、最初に鉄道線路を保有する第1種・第3 種事業者と線路使用の契約を結ぶことが必要で、 第2種事業者の参入認可の他、第1種・第3種事業 者の変更認可も必要となる。本規制改革の要望 は、夜行列車のような小規模第2種鉄道事業の参 入を、航空事業や道路運送事業の参入と同レベル にまで緩和することにより、鉄道事業の活性化と交 通事業者間の自由競争を促すことを目的とする。 寝台特急や貨物列車等、夜行列車の運行は、1 日1～数往復程度の小規模な事業であり、使用す る路線も運行実績を十分積み上げている場合がほ んどである。また、仮に経営が失敗して鉄道事業 廃止に至ったとしても、並行する航空路線、高速バ ス路線等の代替交通が整備済である場合がほとん どであり、生活交通が著しく阻害される事態には至 らない。従って、第2種鉄道事業参入の経営に関わ る審査と、第1種・第3種事業者に関わる手続の規 制緩和は可能と考える。運輸政策審議会答申第16 号にも、規制緩和の必要性が明記されている(資料 1参照)。	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 備方策等について(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)

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160028	国土交通省	建設業「経営管理者」資格要件の 執行役員への適用	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関し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		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。		回答では執行役員が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とのことであるが、昨今、取締役の人数縮減や社外取締役の増加、執行役員制の導入、役員の内任期間の短期化など、経営のあり方として、業務執行と監督の明確な分離を選択する企業が増えており、これらの企業では、業務執行の責任に当たる者が必ずしも役員であるとは限らず、いわゆる「執行役員」をその任にあてているケースが多い。 これらの企業では、「執行役員」は取締役会によって任命され、社内決裁によって業務の内容・規模を規定されるなど、ガバナンスの明確化の措置がとられている。 さらに、公開企業やある程度の規模を持つ企業では、株主やその他の利害関係者など対外的に「執行役員」の立場を明確に示している場合が多く、該当事業における事業の責任者として、一般に理解を得られていると考えられる。このように、公開企業やある一定以上の規模の企業の「執行役員」、一定金額以上の決裁権限によって業務執行が認められている「執行役員」の立場、などを前提に、建設業の経営業務を管理する責任が明確な「執行役員」が、経営業務管理責任者の任にあたるかと判断されるが、この点を踏まえ改めて検討いただきたい。	c		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おり、ご提案の企業の経営規模や当該執行役員に権限委任されている金額が一定額以上という判断基準から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ものと考えられる。
zA160029	国土交通省	一体で使用する建設機械を、許可寸法内におさめるために、分けられた少数の構成要素の一括輸送可能化	【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なければ運行することができないが、その構造により若しくはその使用の様態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。道路の幅員は車両幅2.5mに対応するよう設計されており、それ以上の車両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られることができるよう、セムトラ等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。		要望元からの下記意見を踏まえ、具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。 「(1) 2.5m巾である特例8車種では緩和されていますが、建設機械の輸送によく使用される3.0m巾や3.2m等のトレーラは対象外になっています。緩和を受けた巾2.5mを超えるトレーラで建設機械を輸送する場合に、特殊車両通行許可で許可された寸法範囲内におさめるために(当然、重量も許可範囲内)分けた複数の構成物を一括して輸送することを可能としていただきたいとの要望です。一括輸送する構成要素の数はたとえば5以下といった少数です。 (2) 従来 巾2.5m以下のトラックやトレーラで輸送できていた積載物を、制約の多い巾3.0mや3.2mのトレーラで輸送することは考えていません。従って巾3.0mや3.2mのトレーラによる輸送回数は従来と同水準であることから、事故の増加につながらないと考えられます。 (3) 本年度の緩和要望内容は、総重量44t以下の場合に限定しており、道路への負荷は特例8車種と同水準であることを考慮いただきたい。」	c, d		保安基準の緩和認定制度は、その構造により若しくはその使用の形態が特殊であることから保安上及び公害防止上支障がないと認められる自動車について最小限の緩和措置を行う制度である。 寸法に関する要件については、道路構造及び他の交通との関係から、上限値が定められており、これを上回るものについては、車線からはみ出し等のために道路構造又は他の交通へ影響を及ぼし、安全上の問題の発生が懸念されるところであり、緩和制度の適用は、保安上支障が無いことが確保できない限り困難である。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160028	国土交通省	建設業「経営管理者」資格要件の 執行役員への適用	5027	5027A003	1	1	社団法人 電子情報技術産 業協会	3	建設業「経営管理者」資格要件の執行役員 への適用	建設業法第七条で経営業務管理責任者の 要件について、「法人である場合にお いては役員のうち常勤であるものの一人 が、イ)許可を受けようとする建設業に関 し、5年以上経営業務の管理責任者とし ての経験を有する者、ロ)国土交通大臣 がイ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」という条件が課せ られている。また、国総建発356号に おいて、「執行役員」その他の商法等の 法令上で権限及び責任等が定められた 地位にない場合について、建設業法七 条第一号の基準に適合するものの取り 扱いが示されている。資本金や売上高 が一定以上であることなど、ある一定規 模の企業であることを条件に、その「執 行役員」を建設業法七条で定められた 「常勤役員」として認めることを要望す る。 国総建発356号において、いわゆる「執 行役員」の取り扱いが示されているが、 そこでは「執行役員」を商法の定める役 員に準ずる立場にあるものとして明記し ているのにとどまっている。本要望は、い わゆる執行役員が、経営業務管理責任 者としてその任に当たる事ができる役員 として認められることを求めるものであ る。		近年、執行役員制度を導入する企業が 増加するなど、企業経営の実態に変化 がみられる。規模の大きな企業におい て、これらの変化の結果設置された執行 役員は、業務執行上、商法の定める役 員と同等の責任を有していると考えられ る。このため、建設業の経営業務管理 責任者の選定にあたっては、執行役員は 商法の定める役員と同等に取り扱われ ることが妥当だと考える。	
2A160029	国土交通省	一体で使用する建設機械を、許可 寸法内におさめるために、分けられ た少数の構成要素の一括輸送可能 化	5028	5028A001	1	1	(社)日本建設機械工業会	1	一体で使用する建設機械を、許可寸法 内におさめるために、分けられた少数の 構成要素の一括輸送可能化	特殊車両通行許可を取得したセミレー ラによる建設機械の輸送において、本来 一体で使用する建設機械を、許可された 寸法(高さ・巾・長さ)の範囲内におさめる ために分けられた、少数の構成要素を、 許可された総重量以下であり且つ総重 量44t以下の場合において、一括輸送す ることを認めていただきたい。		(1) 建設機械の構成要素複数個を同一 車両で輸送し積載効率、輸送効率を向 上したい。同時に環境負荷軽減(CO2削 減他)、環境汚染軽減、省エネルギー、 交通量緩和に貢献できる。 (2) 「単なる物品を複数個積載する場合」 と「本来一体として用いる製品を、許可さ れた寸法の範囲内に抑えることを目的に 分け、その結果、複数となるものを積載 する場合」とは区別し、後者につき配慮 いただきたい。 (3) 44tの数値は、平成15年10月から 施行の特例8車種で44tまで認められた 複数物積載と同じであり、道路への負荷 は同等である。	(1) 一括輸送の対象とする主な構成要素 は、作業機類、運転室、マフラー、履帯・ タイヤ、トラックフレーム、エンジン等、お よび、それらを除いた建設機械本体であ る。 (2) 一括輸送する数は少数(例えば5要 素以下)とする。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160030	国土交通省 環境省	水質改善と連携事業	なし	水質浄化を行う工法は法令等で規定されておらず、実施主体が効果やコスト等を総合的に勘案して適切に選定しているところである。国、県、周辺市町村の連携についても、「霞ヶ浦に係る湖沼水質保全計画」において国や地方自治体が行う施策について調整が取られるなど、関係者間の連携、役割分担が図られているところである。	e		水質浄化を行う工法は、実施主体が効果やコスト等を総合的に勘案して適切に選定しているところであり、法令等で規定されているものではない。国、県、周辺市町村の連携についても、「霞ヶ浦に係る湖沼水質保全計画」において国や地方自治体が行う施策について調整が取られるなど、既に関係者間の連携、役割分担が図られているところである。		要望者の再意見を踏まえ、従来工法を変更する可能性について検討いただきたい。 (要望者再意見) 水質浄化及びコストに関する回答があったものの、浄化改善された処理水の有効利用(二次的利用)に関しては何も触れておらず、要望が伝わっていないと思います。霞ヶ浦での水質浄化は、国、地方自治体との連携、役割分担を既に行っているところがあるが、有識者・識者は技術作業に関して費用対効果が少なく、高度の技術を要求しています。この観点について、既存の設備や技術の再調査を、(性能検査・水質改善度など)新技術の(公募・採用)を図るべきと思います。水質浄化事業の入札前の工法・技術(性能調査・水質改善数値、公的機関による実績調査)ならび費用(事業的コスト)の対比も図るべきです。そして、水質浄化の現工法から新工法への事業転換ができるようにする。また、現工法に新工法の良い部分を取入れて、水質改善度を高めることもできるようにする。現行の水質浄化工法においては、改善処理水の有効利用(二次的利用)は成されていない。新聞によれば、国政として、災害時対策の強化都市を指定、水・食料の備蓄、下線、海水の利用技術の導入を挙げる、などと記されている。災害時大差の指定地域及び水質汚染の進む河川・湖沼とが重複又は、隣接する地域等での施設建設の経費は、半減する(水の備蓄と浄化・改善を行なう)費用対効果は絶大である。さらに、減災対策でもあり、当、改善の主旨である。当社は、災害時対策の一つとして、改善処理水の有効利用(二次的利用)をすべきと考えています。何故、遭遇するが知れない大震災では、地表上にある大型浄化設備が被害に遭う、ライフラインの破壊、などあり得ます。河川・湖沼の水域内に改善処理水を生活用水として貯水する法。また、台船に浄化プラントを搭載し、水質浄化事業とともに、災害時に生活用水確保ができる、地代が掛からず、低コストで済む、他にも、浄化中に発生する副産物の活用(リサイクルの再利用)、場所々々の雇用の創出、自然の再生を図る。現行の制度では、技術力や、開発力、知力、がある中小企業でも、無名で資金力がないために公共事業に参加できずにいる。俗に言われる、「門前払い」である。歴史を見て、明らかで、偉人たちは、有名大学や大企業に属していなかった。有名大学や大企業を重視し、無名の中小企業や研究者を軽視する風潮がまたある。これは、事実上の規制です。この偏見を是正することが本来の「全国規模」でやっている中小企業や研究者にも、耳を貸していたら	e		水質浄化の工法について、その選定・変更を規制する法令等が存在しない。なお、水質浄化の工法は実施主体が効果やコスト等を総合的に勘案して適切に選定しているところであるが、事後的により良い工法が提案された場合も同様に、工法の変更について実施主体によって総合的に判断されることとなる。その際、処理水の再利用について有効な工法であれば、必要に応じてその点も考慮されることとなる。
zA160031	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)	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)にとどまっております。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、雇入れ側である内航海運事業者は、船員の高齢化に対応していく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実施すること等により、こうした要望に応じ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、船内はもちろん船船間においても、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運航は、特に緊急時等において、船内活動及び他の船舶との情報通信等に支障を来すこととなりかねず、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操縦者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、今般の要望の理由は、外国人船員は日本人に比較して安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、		要望にもある通り、規制ではなく、企業の自主的判断により外国人を雇用することの可否につき再検討いただき回答いただきたい。	c		前回の回答のとおり、日本人船員を確保・育成していくことが必要である中で、国内の現在の船員労働市場を鑑みるに、外国人船員を受け入れられる状況にないため、企業の自主的判断により外国人を雇用することはできない。また、船舶の安全な航行の確保の観点からも問題があるため、同様に企業の自主的判断により外国人を雇用することはできない。なお、外国人を雇用することによりコスト削減を図ることは困難である。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)	
2A160030	国土交通省 環境省	水質改善と 連携事業	5031	5031A001	1	1	有限会社 工業 板倉	1	水質改善と 連携事業	水質改善 源と各産業の再生 生活用水確保 オコ ₂ の再利用	自然の再生 資源 災害時 『りん』『ア 雇用の創出	浄化秀水プラントによる水質改善事業 (新工法) レナ・ビオトープ(循環 式せせらぎ流浄化型)による自然再生事 業 複流水による湖沼全体の浄化 により魚資源の活性化及び関連産業の 再生事業 浄化レベルを上 げる事で生活用水確保事業(自走式浄 化装置の活用) 浄化中に発生する 副産物の活用 以上に於ける雇 用の創出	国土交通省土浦工事事務所、茨城県庁 や水戸市、霞ヶ浦周辺自治体(土浦市、 霞ヶ浦市)牛久沼周辺自治体(龍ヶ崎 市、牛久市)その他、千葉県庁、我孫子 市などに出向き趣旨を説明するも個別で は出来ないとの事、国、県、周辺市町村 で一つに整えた連携事業として欲しいで す。河川・湖沼の悪化が進み改善が見ら れない為従来工法の見直しが必要とお もいます。 さらに、地域再生の為 の雇用創出及び連携事業での経済効 果、地震などの災害対策(地域住 民による活動)生活環境の保全や公衆 衛生を図るため、自然再生による住 民生活の向上 など	千葉県環境部エコテックサポート、千葉 県土木部都市河川課 県単河川環境整 備委託(河川浄化施設機能調査)分析資 料(一部抜粋)を添付、浄化期間約二年 間、秀水プラント 特許取得 自 走式浄化装置 特許公開 2件特許資料 新聞資料(霞ヶ浦対策、牛久沼の水質保 全数値目標、リンの規制) 自然再生ビ オトープ資料及び写真を添付
2A160031	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	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(船運賃)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。		

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160032	国土交通省	宅地開発等指導要領の見直しに関する指針について	都市計画法(平成7年11月7日建設省 終民発第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、指導要領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領を策定しようとする場合にあっては、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。			市町村等の合併に伴う新たな要領を出す場合でも、本指針や開発許可制度運用指針において指導要領の適切な見直しが推進されるよう配慮をお願いしている。					
zA160033	国土交通省	建築行為に係る開発許可申請の見直し	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。			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、開発許可にかからしめる必要がある。					

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160032	国土交通省	宅地開発等指導要領の見直しに関する指針について	5034	5034A020	1	1	(社)関西経済連合会	20	宅地開発等指導要領の見直しに関する指針について	市町村等の合併に供う新たな指針を出される場合は、国からの通達通り指導して欲しい。(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。	
2A160033	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	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。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160034	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」	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す者でなければならない。 欠損の額が資本の額の20%を超えていないこと。 流動比率が75%以上であること 資本金の額が2000万円以上であり、かつ、自己資本の額が4000万円以上であること。	c		特定建設業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。		回答にある下請負人保護の観点からしても、財産的基礎を設ける意義が、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、現状の基準を見直し、「資金繰りの健全性」等の他の指標を基準とすることについて検討されたい。	c		特定建設業者でなければ下請負させることができない建設工事の請負代金の額は3千万円(建築工事業にあっては4千5百万円)であり、建設工事におけるいわゆる外注比率が平均して50パーセント程度(建築工事業の場合は70パーセント程度)であることからみて、特定建設業者は8千万以上の建設工事を履行するに足る財産的基礎を有するものでなければならない。現行の許可基準は、一定額以上の自己資本を有すること等、前述の財産的基礎を満たすことを確認するための必要最小限のものとなっているため、当該許可基準の緩和については認めることができない。
zA160035	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			e		現状において、工事の発注単位(ロット)は、各工事の工期、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。					

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
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	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」取得の要件のひとつに、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のならば、「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」のために、参入の障壁となっている現状を踏まえ、その障壁を緩和するためにも、「特定建設業許可」の要件について、別の指標も加味する、もしくは、「一般建設業許可」でも工事参入可能とすることが必要と考える。特に、情報通信業界においては、国家のu-Japan政策を推進すべく、デジタルデバイス解消および均衡あるブロードバンドの提供を実現するよう、利益追求よりも地元住民や地元行政への貢献を行なうべくインフラ構築の責任を一元的に全うしている。「u-Japan」環境の構築を、早期に普及させ、また低予算で実現するためには、地元の大小さまざまな通信工事会社への工事参入機会を拡大し、門戸を広げることが重要と考えている。		「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。	
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	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. 発注規模及び工種を細分化をする際には、飽くまで工期短縮、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。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160036	国土交通省	砂防法に係る砂防指定地域の見直し	砂防法第2条、第4条、砂防法施行規程第3条	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	e		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、宅地造成に限らず広く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。</p>					
zA160037	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	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)	<p>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。</p> <p>許可を受けようとする建設業に関し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。</p> <p>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</p>	c		<p>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負関係等、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て資金の調達、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。</p>		<p>回答では建設業においては他の産業とは違った特徴を有することから経営業務の管理責任者の緩和が難しいことであるが、建設業において期間の短縮が不可なことおよび実務経験が5年必要なことについての根拠を示されたい。</p>	c		<p>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、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。</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160036	国土交通省	砂防法に係る砂防指定地域の見直し	5034	5034A024	1	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。)	
2A160037	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	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。経営業務管理者の適正判断は、実務経験以外の方法でも可能である。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160038	国土交通省	監理技術者の資格取得条件の緩和	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。	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」とされており、これらの動向を踏まえると、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。		本要望は監理技術者の資格要件に関するものであり、この点についての具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。	c		前回回答した通り、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」とされており、これらの動向を踏まえると、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。
zA160039	国土交通省	高速道路の無料化	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、公正なものであるなければならない。」とされているところ。	c	-	高速道路を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数多く実現が困難であると考える。 具体的には、廃止された道路特定財源を国庫に充てた場合、償還義務がなければならぬ高速道路や橋梁の維持管理、喫煙の汚染対策や環境対策等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、債務を償還する目的で「国庫に返済しつつ、コスト削減を行う」ことが、できるだけの国民負担で整備されているところ。 また、平成17年1月の道路関係(公団)の国有化により、コスト削減、新設方式の導入で、有料道路整備費をほぼ半減(15.5兆円)と、償還後の上乗せ増徴、返済期間を短縮化後4年以内に決定、返済後の無料化、高速自動車国道については、料金を暫く(平成17年1月から平成19年)償還を国庫に返済する期間、などにより償還していくこと。 今後の高速道路整備にあたっては、道路関係(公団)の国有化による、有料道路制度を活用し、債務を返済する目的で国庫に返済することにも、真に必要な道路について、手前のコスト削減を行うことが、できるだけの国民負担の下で整備していく所存。					

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160038	国土交通省	監理技術者の資格取得条件の緩和	5034	5034A026	1	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	<p>電気通信工業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。</p> <p>一方、電気工業など一部の工業においては、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。電気通信工業においても、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:一級電気通信工事施工監理技士)を新設することも考えられる。</p>		<p>電気通信工業においては、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年以上の経験年数を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。</p>	
2A160039	国土交通省	高速道路の無料化	5038	5038A001	1	1	諏訪光司(個人)	1	高速道路の無料化	<p>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、国交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、</p> <p>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う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ている。有様で、高速道路が有効利用されていない。</p>		<p>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ので、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。</p>	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160040	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	〔道路〕 地方道路公社法第3 1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〕 〔道路〕 〔住宅〕 〔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。		具体的な検討のスケジュール(実施時 期)を示されたい。	〔道路〕 a 〔住宅〕 a	〔道路〕 〔道路〕 〔住宅〕 〔住宅〕	〔道路〕 追加金融機関についての調査・検討を 踏まえ、平成17年度中に実施する予 定。 〔住宅〕 追加金融機関についての調査・検討の 結論を踏まえ、速やかに大臣指定を行 う。
zA160041	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	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、多数者が利 用する公共的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 いた建物等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増 進し、成長過程にある者や高齢者等が長期間反復・継続的 に利用する自然光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、避難弱者である学童、高齢者等が長 期間反復・継続的に利用する自然光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に、防火上主要な間仕切壁を準 耐火構造とし、小規模等に達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、御要望の理 由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。		学校について、建築基準法におい 通常の建物とは異なる一定の規制を行う ことが必要であるとしても、その規制の 内容について適時適切に見直してい ただき、より実態に即したものとす 願います。	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 されていた建物等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。 なお、御指摘の規定は学校について 採光及び防火上の配慮を求めている ものであり現時点での御要望の実現は 困難であるが、今後、学校の定義、果 すべき社会的役割、施設利用実態等 が変れば、規制内容についても必要 に応じて適時適切に見直しを検討す べきであると考えている。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160040	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	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 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。	
2A160041	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	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の定める 「学校」に該当しないよう定義を変更され たい。	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」

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
2A160042	国土交通省	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和	自賠法第7条第2項、第20条の2第1項第3号	<p>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、その加入を拒否するために、自賠責保険契約の加入及びその契約内容を証明する自動車損害賠償責任保険証明書(以下「証明書」という。)を備え付けたまま自動車を利用することが出来なくなるなど利便性に欠ける実務となっているため、現行では変更が生じた後、異動処理まで一定期間が必要となることがある。承認書発行方式にすることは契約者の利便性を高め、自賠責保険の迅速な異動手続きを可能とするものであり、自賠法第7条、第8条の履行に資するものであると考えられる。</p> <p>自賠責保険の各種手続きは保険会社の実務によっており、例えば、廃車の場合は保険会社に当該車両の抹消登録を確認したうえで、解約手続きを行っている。かかる手続きに当たり、保険会社の実務上の問題で無保険車が生じることがあるが、車検対象車種についてははもととも車検と自賠責保険がリンクしており、本取扱いが無保険車の発生に繋がるものではない。これらの点を踏まえた上で、改めて見解を示されたい。</p>	c		<p>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、その加入を拒否するために、自賠責保険契約の加入及びその契約内容を証明する自動車損害賠償責任保険証明書(以下「証明書」という。)を備え付けたまま自動車を利用することが出来なくなるなど利便性に欠ける実務となっているため、現行では変更が生じた後、異動処理まで一定期間が必要となることがある。承認書発行方式にすることは契約者の利便性を高め、自賠責保険の迅速な異動手続きを可能とするものであり、自賠法第7条、第8条の履行に資するものであると考えられる。</p> <p>自賠責保険の各種手続きは保険会社の実務によっており、例えば、廃車の場合は保険会社に当該車両の抹消登録を確認したうえで、解約手続きを行っている。かかる手続きに当たり、保険会社の実務上の問題で無保険車が生じることがあるが、車検対象車種についてははもととも車検と自賠責保険がリンクしており、本取扱いが無保険車の発生に繋がるものではない。これらの点を踏まえた上で、改めて見解を示されたい。</p>				<p>異動承認書を後日に発行することとした場合、当該承認書が後日郵送等により契約者に届くまでの間において、不真正な自動車損害賠償責任保険証明書(以下「証明書」という。)を備え付けたまま自動車を利用することを認めるとになり、保険証明書の記載の真正性を確保することができなくなることも、行政機関が自賠責保険契約の加入の確認を行うことができなくなり、適当ではない。また、その不真正な証明書を備え付けている間に自動車事故が生じた場合は、不真正な当該証明書が示す契約内容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、当該支払手続きに、ひいては適切な被害者保護に支障が生じるため、適当ではない。</p> <p>また、自賠責制度においては、証明書の内容と当該自動車に関する実態を照合させて証明書の記載の真正性を確保するとともに、当該自動車の運行が阻害されるような事態の発生をおそれないように、自賠法第7条第2項より、保険契約者に対して当該異動事由についての記入を義務づけており、また、自賠法第7条第3項により、保険会社に対して保険契約書から証明書の記載事項に関する変更の記入の申出があったときは遅滞なく(記入を義務づけている。しかも、証明書の記載事項は、保険契約者の氏名、保険期間及び保険料等の平易なものとされている。結果として、保険会社に証明書の更新の持ち込みがあった場合には、迅速な更新が可能であり、既に契約者の利便性の観点からも実務的な問題は無い。</p> <p>重視した他の保険契約が車検期間を満たしているかの確認を保険会社の判断のみに委ねることとなる。保険会社が他の保険契約の有無や契約期間を確認できる国の制度的な担保が現在なく、かつ、車検期間を満たした有効な保険契約の存在を求めて現行の制度に加入する現行の制度の有無や期間の確認だけを行う制度を新たに設ける必要はない以上、無保険車が発生してしまう可能性を否定することはできない。その結果、車検対象車種であるにもかかわらず、本要望の取扱いを行うことにより車検と自賠責保険の制度的リンクが失われ、無保険車の発生に繋がりうるものであると考える。また、一次回答にもあるとおり、車検の受検時に、行政庁の処分を待たず、車検満了日を満たす適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、行政庁以外の者が他の自賠責保険契約が車検期間を満たしているかどうかの確認を行うことは、車検満了日を満たす適正な自賠責保険契約が締結されていることを車検の以上より、本要望の取扱いには問題があると考える。</p>	
2A160043	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	公共工事の前払保証事業に関する法律第19条	<p>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。</p> <p>一方、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は可能である。</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>	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、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は可能である。</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>				<p>現在、銀行においては前払法第28条および施行令第5条により兼業制限の適用除外となっている。同様の機能を既に履行保証保険・ポンドで担っている保険会社が当該業務に参入できない理由について明確に示されたい。銀行同様に施行令に損害保険会社を加えるよう改めてご検討いただきたい。</p> <p>前払法第27条の前払金の用途の監査については、立法の主旨からも極めて重要であり、一方監査の方法については、一定の要件を満たす請負者に対して監査業務の効率化・簡素化が可能で運営していただきたい。</p>	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160042	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	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なる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。	
2A160043	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	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	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にならないように保証する」制度への参入。 併せて、資金使途確認に係る実務負担を軽減する。	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、損害保険会社は、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。 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。	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が難しい。 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。 「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。」と定められており、前払保証会社では、資金使途確認の手段として「前払金使途内訳明細書」と「支払先が確認できる書類(下請契約書、注文請書、下請届、施工体系図、施工体制台帳等)」を建設業者から取り付け、内容に問題がないことを確認したうえで、金融機関に対して前払金の払出承認をし、承認を受けた金融機関は下請・資材業者に対して直接前払金の振り込みを実施する実務となっています。しかし、保証事業を健全に運営するうえで現行の「前払金の使途」に焦点をあてた確認実務に拘る必然性はなく(むしろ建設業者の破綻リスクが重要)、また使途確認作業自体が建設業者にとって事務処理上の負担となっているため、画一的義務となっている当該使途確認は廃止することが適当である。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160044	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)	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>		<p>要望者より以下のとおり再意見が来ており、再度、貴省からの回答を頂きました。</p> <p>「火災時の避難安全、延焼防止、火災による倒壊防止が規制緩和への課題であるが、一般的な避難安全性については、特別豪雪地帯における高床の住宅の利用形態の実態は、3階の直下階である2階から外部へ出入りをしており、これらを農家民宿で使用した場合は、通常の3階建てが火災となった場合における3層分の避難を要せず、2層分の避難で外部へ出られ、短時間で外部への避難が可能であると考えられる。</p> <p>また、安全性の確保のための延焼防止、倒壊防止の観点からの構造制限に代わり、避難の安全性を補完するため、延焼の拡大防止のための間仕切りなどの区画や、倒壊前の避難ができるように外部階段などの避難施設等を設置し避難の安全性の確保に努めるものである。</p> <p>以上の考えから、法第27条の耐火建築物の適用の緩和を要望する。」</p>	d		<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である。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ると考えられている。</p> <p>一方、御要望頂いた本案件は、特別豪雪地帯等における高床式住宅であること、住宅の一部を農家民宿として利用するものであることから、以下の技術的助言に基づき、建築主事の判断において対応可能であると考えている。</p> <p>〔昭和62年4月1日住指発106号〕特別豪雪地帯等における一定の高床式住宅については、それが積雪という厳しい自然条件に対処するためにやむを得ず高床化されたものであること等にかんがみ、床下部分の高さについては、積雪の状況及び立地条件等により特に必要であると建築主事が認めた場合には、建築主事が認める高さとする。</p> <p>〔平成17年1月17日住指発2496号〕住宅の一部を農家民宿等として利用するものうち、客室の床面積の合計が33㎡未満であって、各客室から直接外部に容易に避難できる等避難上支障がないと認められる建築物については、建築基準法上旅館に該当しない。</p>
zA160046	国土交通省 環境省	船舶からの排出ガス対策	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律	平成16年第159回国会において、船舶からの排出ガス規制を導入するための法律改正が行われ、本年5月19日から、2000年1月1日以降に建造された国際航海に従事する船舶及び5月19日以降に建造に着手される船舶について窒素酸化物の排出規制が、燃料油中の硫黄分を4.5%以下とすることで硫黄酸化物の排出に対する規制が導入されているところである。	c		<p>国土交通省では、これまで東京都の「船舶等による大気汚染対策検討委員会」における検討に協力してきており、都との間で打合せを重ねてきたところであるが、更なる規制の強化については、客観的データに基づき、比例原則や公平原則、社会的費用・便益、国際的規制の動向なども考慮した上で判断する必要があるものの、現段階では、科学的・論理的根拠が整理されているとは言えないと考える。</p>		<p>要望者から次のとおり意見が提出されていることを踏まえ、改めて検討された。</p> <p>都では、平成16年度に設置した「船舶等による大気汚染対策検討委員会」において、東京港沿岸地域の大气環境の改善を図るためには、停泊中船舶からの排ガス対策が必要であることを明らかにした。平成17年度は、この検討会報告に基づき「船舶等による大気汚染対策推進協議会(仮称)」を設置し、事業者の自主的な取組による船舶排ガス低減対策を促すなど、自治体として可能な対策を順次実施する予定である。</p> <p>しかしながら、改正海洋汚染防止法による規制は不十分であり、船舶排ガス対策は、一自治体やそれらの連携による対策では限界がある。関係法令による規制や国際的な枠組みづくりの推進など、国の積極的な取組が不可欠であることから、より抜本的な対策を講ずるよう再度求める。</p>	c		<p>船舶からの排出ガスの規制については、本年5月から初めて導入されたばかりであり、その効果を検証する必要がある。一方、船舶の排ガス規制については、国際的な枠組みの下で進めていく必要があり、現在、国際海事機関(IMO)において更なる規制強化に向けた議論が開始されている。わが国としては、こうした情勢を踏まえ、適切に対処していく所存。なお、更なる規制の強化の考え方については、前回回答のとおり。</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
ZA160044	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	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>特別豪雪地帯の高床式住宅については、3階部分の客室に避難施設等を設置するなど、各客室からの避難の安全性が確保される場合、「建築基準法第27条の階の算定において居室の用に供しない高床基礎部分を除外する。」</p>		<p>近年、特別豪雪地帯において新築される住宅のほとんどは、冬季間の排雪・堆雪場所の確保及び快適性(1階部分が堆雪により埋まる)等の理由から、基礎部分を高くしている。</p> <p>しかし、一般的な3階建て建築物とは異なる利用形態であり、避難施設等の設置により通常の2階建て住宅と同等に避難の安全性が確保できると考えられる。前回の特区提案の際は構造規定の緩和は採用されなかったため、3階部分を客室として利用する場合は、建物を耐火建築物とすることが求められており、農家民宿開業の大きな障害になっている。</p> <p>積雪地域の住宅形態と避難設備の整備等が考慮され、本規制緩和が行われることにより、特別豪雪地帯における農家民宿開設の可能性が拡大することで、都市と農山村との交流がさらに促進し、中山間地域の新たなビジネスチャンスとして地域の活性化が期待される。</p>	<p>添付資料1:新潟県における高床式住宅の状況写真</p> <p>添付資料2:特別豪雪地帯の高床式住宅比較図(構造、避難経路)</p> <p>添付資料3:豪雪地帯及び特別豪雪地帯地図</p>
ZA160046	国土交通省 環境省	船舶からの排出ガス対策	5048	5048A015	1	1	東京都	15	船舶からの排出ガス対策	<p>マルポール条約の批准に伴い改正海洋汚染防止法が本年5月19日に施行されたところであるが、既存船は窒素酸化物規制の対象とならないこと。粒子状物質は規制対象としていないこと。燃料の硫黄分は4.5%以下としていること(国内の実勢は硫黄分3.0%以下)などから、船舶からの排出ガスについて、より抜本的な対策が必要である。</p> <p>については、使用燃料の良質化等、有効な船舶排ガス対策について積極的に検討し早期に対策を講じること、特に硫黄分の基準見直しなど、実効性のある環境対策を講じること。</p>		<p>東京港周辺の二酸化窒素や二酸化硫黄の大気環境濃度は、長期間継続して高い状況にある。これは港湾地域が抱える共通の問題であり、本年、マルポール条約の批准に伴い海洋汚染防止法の改正が行われたところであるが、国の責任において、船舶からの排出ガスについてより抜本的な対策を講じる必要がある。</p>	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
2A160047	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	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、雇入れ側である内航海運事業者は、船員の高齢化に対応していっ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実施すること等により、こうした要望に応じ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、船内はもろろん船内においても、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運転は、特に緊急時において、船内活動及び他の船舶との情報通信等に支障を来すこととなりかねず、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操縦者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、今般の要望の理由は、外国人船員は日本人に比較して安い人件費で雇入れが可能であり、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。	-	要望にもある通り、規制ではなく、企業の自主的判断により外国人を雇用することの可否につき再検討いただき回答いただきたい。	c	-	前回の回答のとおり、日本人船員を確保・育成していくことが必要である中で、国内の現在の船員労働市場を鑑みるに、外国人船員を受け入れられる状況にないため、企業の自主的判断により外国人を雇用することはできない。 また、船舶の安全な航行の確保の観点からも問題があるため、同様に企業の自主的判断により外国人を雇用することはできない。 なお、外国人を雇用することによりコスト削減を図ることは困難である。
2A160048	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	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的実務経験を有する場合となっている。	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。	-	本要望は監理技術者の資格要件に関するものであり、この点についての具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。	c	-	前回回答した通り、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ると、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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160047	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	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。	
2A160048	国土交通省	電気通信事業者における監理技術者要件の拡大	5053	5053A087	1	1	(社)日本経済団体連合会	87	電気通信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。電気通信事業者にとって高度かつ専門的な電気・電力業の知識を必要とする資格を取得することは大変困難であるため、電気通信工事に必要な有資格者が不足し、IT革命推進に向けたインフラ整備の大きな障壁となっている(現実的には実務経験充足による資格取得を目指すこととなるが、発注工事の小規模化が続く中、限られた工事の実務経験者という要件のみでは有資格者の不足は避けられない状況である)。本件は規制改革・民間開放推進3か年計画(改定)(平成17年3月25日)でも取上げられており、早期に要件を拡大すべきである。	建設業法における特定建設業に該当する許可を受けるにあたり、工事業者は監理技術者を配置しなければならない。その要件としては、イ.国土交通大臣が定める技術検定又は免許の取得者、ロ.指導監督的実務の経験者(注)、ハ.大臣がイ又はロの該当者と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、その請負金額が45百万円以上である工事に關し2年以上指導監督的な実務の経験を有する者。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160049	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	親会社及びその連結子会社の間の出向社員に係る主任技術者及び監理技術者の直接的かつ恒常的な雇用関係の取扱い等について(平成15年国総建第335号)	企業集団に属する建設業者の間(親会社とその連結子会社の間に限る。)の出向社員を出向先の会社が工事現場に主任技術者として置く場合に、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く建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことが条件となっている。	c		本制度は、建設業界の統合・再編を進めるにあたり、監理技術者及び主任技術者の直接雇用の原則が支障とならないよう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られない。		特例で導入したとはいえ、親会社、子会社の双方が経営事項審査を受審している場合は企業集団として認定されないため、企業グループとしての活動、人材の有効活用等を進める上での阻害要因となっている。 費省ご懸念のペーパーカンパニーを排除し、かつ、専任技術者の配置に苦慮している事業者が利用できる制度への改正を検討すべきと考え、費省の見解を示されたい。	c		前回答した通り、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。
zA160050	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	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。		要望者より以下のとおり再意見が来ており、再度、費省からの回答を頂きたい。 「各自治体の柔軟な対応を促すべく、「公共工事標準請負契約約款はあくまで標準的な形であり、これにとらわれないことなく、発注者と請負者との個別の合意に基づいて個々の工事の事情に応じた常勤要件を定めることができる」旨周知徹底されたいというのが要望の趣旨である。」	e		建設工事の請負契約の当事者は、各々の対等な立場における合意に基づいて契約を締結するものであることから、公共工事標準請負契約約款は、あくまで契約書の標準的な形を示しているにすぎず、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いないことは明らかである。したがって、これ以上の解釈通達等は不要であると考え、現場代理人の常駐期間については、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て定めることを妨げてはいないという趣旨については、発注者に対し、必要に応じ適宜周知を図ってまいりたい。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160049	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	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・主任技術者の親子会社間の出向について、さらに規制を緩和し、親会社、子会社がともに経営事項審査を受けている場合でも監理技術者・主任技術者の出向を認めるべきである。		当該企業が属する建設業種に要請される技術者としての技量、経験、ノウハウを十分に保有する場合で、かつ連結納税制度を適用している親子間会社における出向者は出向先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つ以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であることを、その要件の一つとしている。
2A160050	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	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」すればよく、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 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関わらず、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・365日現場に張り付くことを意味すると捉える合理性は少なくなっている。	「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。この点に関して、「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を強いられるといった事態が生じている。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160051	国土交通省	監理技術者等の途中交代の弾力的運用	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。		要望者の意見は、発注者と受注者との協議に基づき弾力的な運用ができる旨が自治体等のレベルにおいて周知徹底されることであり、具体的な対応策および実施時期について示されたい。	d		前回回答した通り、「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、既に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。
zA160052	国土交通省	建設業許可要件の緩和	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関し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	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つ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。		昭和46年から30年以上が経過している。この間、国内・海外を問わず、建設業界では、情報化、技術革新、産業構造の変化が著しい。これらの環境変化を鑑み、当時5年とされた期間については、再調査・見直しを行うことが自然かつ合理的である。 また、建設業28種が、一律同じ年限の経験期間が必要かどうかも疑問視されることである。 以上 について再調査を行い、より時代に即した法律に変えていくことが不可欠であり、仮にそれができないのならばその理由を開示されたい。 また、昨年、取締役の人数縮減や社外取締役の増加、執行役員制の導入、役員の内任期間の短期化など、経営のあり方として業務執行と監督の明確な分離を選択する企業が増えている。これらの企業では、業務執行の責任に当たる者が必ずしも役員であるとは限らず、いわゆる「執行役員」をその任に就いているケースが多い。 これらの企業では、「執行役員」は取締役会によって任命され、社内決議によって業務の内容・規模を規定されるなど、ガバナンスの明確化の措置がとられている。 さらに、公開企業やある程度の規模を持つ企業では、株主やその他の利害関係者など対外的に「執行役員」の立場を明確に示している場合が多く、該当事業における事業の責任者として一般に理解を得られていると考えられる。 これらの点から、公開企業やある一定以上の規模の企業の「執行役員」、一定金額以上の決裁権限によって業務執行が認められている「執行役員」の立場、などを前提に建設業の経営業務を管理する責任が明確な「執行役員」が経営業務管理責任者の任に当たれるよう要望する。	c	1. 技術革新の進展等、ご指摘の環境変化については承知しているが、民法が建設工事の請負契約に係る瑕疵担保期間について、木造建築の場合は引渡しから5年、鉄筋コンクリート造等の場合は10年と定めていることなどをみても、現在においても5年間という期間が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に必要な期間であることに変わりはないものと認識しており、その期間を短縮することは適切でないと考ええる。 また、5年間という期間が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に必要な期間であると考えているが、このことは当該事業者が営業する建設工事の種類別の別によって異なるものではない。したがって、建設工事の種類別の別によって、経営業務の管理責任者として要求する期間に違いがあり得るのではないかという指摘は適切ではない。 2. 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おり、ご提案の企業の経営規模や当該執行役員に権限委任されている金額が一定額以上という判断基準から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ものと考ええる。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160051	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	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加えて、受注者の責によらない工期の延長の場合、工場から現地へ工事現場が移行する時点、大規模工事の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。
2A160052	国土交通省	建設業許可要件の緩和	5053	5053A091	1	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。		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)としているが、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例に関する法律」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、役員と同等の扱いとはなっていない。取締役会を機動的な経営判断の場と位置付けその員数を削減し、業務執行については、執行役員制度を導入している企業が増加傾向にあるなかで、むしろ執行役員の方が「経営業務の管理責任者」としての経験(工事内容に応じた資金の調達、資材の購入、技術者・下請負人の配置、下請契約の締結)を有している場合もある。 従って、実質的な審査により「経営業務の管理責任者」と認められる執行役員については、役員と同等の扱いとすべきである。	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あ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関しては5年以上、許可を受けようとする業種以外の建設業に関しては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関し、7年以上経営業務を補佐した経験を有すること」が求められている。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160053	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	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48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。					
zA160054	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いの明確化(新規)	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、調理するものであって、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。		要望者より以下のとおり再意見が来ており、再度、貴省からの回答を頂きたい。 「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」との回答であるが、IHクッキングヒーターについては、火災発生防止装置等の開発が進んでいることから、規定の緩和を含め、早急に内装に関する新たな規定について検討されたい。」	c		「IHクッキングヒーターについては、火災発生防止装置等の開発が進んでいることから、」との御意見であるが、その火災発生防止装置等により熱等に侵される危険性がなく、容易に着火し、火災となるおそれなくなるかどうかについて、内装の仕上げについての規定を緩和することも含め、十分に検証したうえで慎重に判断させていただくことしたい。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160053	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	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、自動車が収容しきれない、土地の細分化が促進される、敷地の大部分を平面式駐車場とするため緑地面積が減る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場合の緩和措置はあるものの、その場合、絶対面積制限があるため上記の弊害は生じている。住環境を保護する上で、共同住宅等の規模に一定の制限を加えることは理解できるが、一定規模の共同住宅の建設を認めておきながら、駐車場に関する独自の規制が存在するために、共同住宅の規模に見合った駐車場が確保できない、あるいは無理矢理確保するために土地の利用効率の悪い平面式駐車場を多くするといった事態が生ずることは本末転倒である。本件については規制改革・民間開放推進3か年計画(改定)(平成17年3月25日閣議決定)でも触れられており、早急に結論を出すべきである。	住居系用途地域において、共同住宅の附属駐車場の面積は低層住居系では600㎡以下、中高層住居系では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かったり、緑地面積が少なくなる等の弊害が生じている
2A160054	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	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。(現在、地方自治体によって同法に該当するとしているケースと該当しないとしているケースがあり、取扱がまちまちである)		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。	建築基準法第28条3項は「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」と定めている。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160055	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】	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。		要望理由にも記載のあるとおり、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」や「マンション管理適正化指針」において、管理組合の活動の重要性について指摘されているところであり、集会室は、その活動を活発化させるために不可欠なものと考えられる。管理組合の会合等、限定された行事にのみ使用するという条件付で、集会室を容積率不算入の対象とするなど、集会室設置に対しインセンティブ与える方法について検討されたい。	c		マンションの集会室は、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、集会室を容積率に算入しないこととするのは適当ではない。
zA160056	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	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		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。 共同住宅の居室は、ホテル、旅館、下宿の宿泊室や寄宿舎の寢室と同様、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のため、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。		スプリンクラー、防火扉、昇降器具等の設備の付加により、2方向避難路の設置要件の緩和について、検討され、示されたい。	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、当該規定は、2以上の直通階段を設けて2方向の避難路を確保することにより、火災時に一方が通行不能となった場合にも、他方へ避難できる道を残してより安全性を高めることを目的としたものであるため、過去の火災事例等からも安易に規制緩和を行うべきではない。 スプリンクラー、防火扉、昇降器具等の設備が設けられている場合であっても、火災時に一方が通行不能となった場合にも、他方へ避難できる道を残してより安全性を高めるようにしておくべきであり、一定規模以上の建築物の場合には、建築物の用途に応じて、2方向の避難路を確保すべきであると考えられる。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160055	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	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が高いにもかかわらず、容積率の対象となっているため、100戸を超える大型マンションでも、集会室を設置していない場合も少なくない。 今後の管理組合の活動に資するため、容積率の対象外とすることで、集会室設置に対するインセンティブを高める必要がある。	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。
2A160056	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	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。		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の観点からも有効な方策である。現在、都心において中型オフィスビル(200㎡以上、300㎡以下)の空室率が最も高く(約8%)、また、この程度のオフィスビルが規模的にも住宅転用に適している。オフィスビルと共同住宅との防災・安全基準が異なっていることが転用を妨げることないよう、措置すべきである。	オフィスビル(耐火構造)においては、5階以下の階で、且つ避難階の直上階にあっては、その階における居室の床面積の合計が400㎡未満の場合、2方向避難階段を設置しないでよい。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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160057	国土交通省	斜線制限の撤廃・緩和	建築基準法第56条	建築物の各部分の高さは、都市計画法に基づく都市計画及び建築基準法により定められている。	d		<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、この適用距離を越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>					
zA160058	国土交通省	宅建業法上の仲介手数料の規制緩和	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、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>					

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160057	国土交通省	斜線制限の撤廃・緩和	5053	5053A098	1	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。		基準容積率が引き上げられたにも関わらず、道路斜線適用距離の引き上げによって容積率の充足が妨げられている。斜線規制は容積率の充足を妨げ、土地の高度利用を妨げるばかりか、土地の規模によって建築物の高さがまちまちになり、景観を損ねるといった弊害を孕んでいる。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。	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、容積率に応じて最大50mまで引き上げられており(建築基準法56条、同別表第3)、容積率の充足の妨げとなっている。
2A160058	国土交通省	宅建業法上の仲介手数料の規制緩和	5053	5053A099	1	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。		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、仲介業者としても「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。	宅地建物取引業者が宅地・建物の売買、交換、貸借の代理・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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
2A160059	国土交通省	立体道路制度の一般道路への適用【新規】	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、例えば放水やハシゴ車が機能しない等、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。		立体的に利用する道路の両側については、一体整備をする一つの街区として、当該道路以外の接道要件を満たすことにより、街区外の沿道の建物への影響はない。建設中の渋滞等の影響については、代替通路等の確保により回避可能。一般道路においても、既存道路の変更等により、自動車専用道路や高速道路の立体利用と何ら変わらない形状とすることも可能であり、都市計画決定などを経ることにより道路の形状等について限定することも可能。 立体道路の一般道路における利用の想定される目的は、主要幹線道路の上部空間を立体利用することを想定するものではなく、街区の小さい地区で周辺の環境により配慮し街の連続性を保ちつつ街区をまとめて高度利用を促進することにある。 以上のような要望者の指摘を勘案し、良好な市街地環境の形成や道路管理上支障がなく、都市計画上の位置付けが明確にされるなど、一定の要件をみたす場合には、道路空間と建築物の立体的利用を図ることを可能とすることについて見解を示されたい。	c		既存道路の上部空間に建築物を設置した場合、当該道路の上部空間が市街地における開放空間という前提で建築された周辺の建築物に対して、日照や採光、通風等についての影響や消防、避難等の活動に対する影響等、市街地環境の悪化がもたらされるおそれがある。接道要件が確保されることのみをもって影響がないとされるご指摘は不適当である。 また、上部空間に建築物が設置された道路は、火災時において放水やハシゴ車が機能しない等、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。このため、立体道路制度の対象としては、接道対象道路として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)として、構造によって限定している。 更に、立体道路の対象を道路の新設又は改築を行う場合としているのは、用地費の高騰、代替地の取得困難等の理由により、道路用地の取得が難航し、事業がなかなか進捗しないことを背景として、道路と建築物等の一体的な整備により道路機能の拡充を図られるという公的意義に着目したものであるが、一方、既存道路の上空利用は、既存道路の有する公共的な機能の一部を消滅させることから、マイナスではない。 以上により、道路の機能の確保、建築物にかかる交通・安全・防災・衛生の確保の観点から、既存一般道路に対して立体道路制度を適用することは不適当である。 なお、街区をまとめて高度利用を促進する手法には、市街地再開発事業等があり、立体道路制度を活用する特種の必要性はない。
2A160060	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】	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。		近年の多様なライフスタイルに対応するSOHOオフィス(住宅併用事務所)のニーズが高まっている。 SOHOオフィスは、事務所としても利用されるが、主な目的としては住宅であり、建物の設備・構造は、住居専用のマンションと同一である。従って、ライフスタイルの多角化への対応、職住近接の推進等の観点から共同住宅のみならずSOHOにも適用することが有益と思われる。	c	SOHOオフィスは事務所としても利用されるものであることから、住宅とみなすことはできない。したがって、建築基準法第52条第5項の規定の対象とすることはできない。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160059	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	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。
2A160060	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	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。若しくは、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か曖昧である。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市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通達により対象外とされている。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
2A160061	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】	建築基準法第56条の2、第60条の2、別表第四 規制改革の推進と都市計画・建築規制制度の運用について (平成16年2月27日 国都計第188号・国住街第367号 都市計画課長・市街地建築課長通知)	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に、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拡張の予定が明らかな場合であれば、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。		都市計画によって道路幅員拡張の予定があり、また、地区整備計画で道路の整備計画が定まっている道路について、片側の幅員が先行する場合には、両側幅員を前提とした容積率の拡大が認められるべきであるというのが要望の趣旨である。ある程度計画が定まっている場合において、2年以内の事業執行を前提に弾力的運用を認めることで、事業を段階的に進めることができると思われるが、貴省の見解を伺いたい。	d		法第42条第1項第4号の規定は、事業計画があっても実際に事業にかかっていない道路について、現に道路が存する場合と同様に扱うことが可能となるようにしているものである。 提案のように、2年以内の事業執行の前提があれば、本規定による特定行政庁の指定を受けることで、両側幅員が行われたものとみなされるため、拡張後の道路幅員による容積率の算定が可能である。
2A160062	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	建築基準法第86条第6項	市街地再開発事業において、一団地の総合的設計を活用して、複数建物を建築する場合には、権利調整手続(組合設立にかかる地権者の2/3以上の同意・権利変換・組合決議等)に加えて、上記建築基準法に基づく地権者の全員同意要件が課される。	c		建築基準法第86条第1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しか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必要がある(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が得ることが困難な場合は、高度利用地区や再開発等促進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209-1号、国都市第420-1号、国住街第194-1号)により、通知しているところである。		地権者の2/3以上の同意によりスタートした市街地再開発事業において、一団地認定の場合、建築確認の際に地権者全員の同意が必要となると、事業そのものに大きな手戻りが発生する可能性がある。事業が完了するまでの期間に限定して、全員同意要件をなくし、2/3以上の同意で良いとすることについて検討されたい。	c		市街地再開発事業が地権者の2/3以上の同意を前提として進められるのは、行政上の目的である都市計画の実現を目的としているからであるが、一方、一団地認定制度はこれと異なり、一般的な規制である建築基準法上の規制の一環として認められているものであり、行政上達成すべき目的の実現を図るものでないことから、関係権利者の全員の同意が必要とされている。都市計画で個別の容積率を明示せず、かつ、関係権利者の全員の同意のないまま一団地認定制度により容積移転を認め、将来にわたる財産権に対する権利制限ができるような強制力を付与することは適当ではない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160061	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	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】	<p>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。</p> <p>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な場合、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。</p>		<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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、まず道路の片側の幅員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。</p>
2A160062	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	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	<p>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。</p>		<p>一団地認定(第86条第3項)の下、同一敷地内に複数の建物を建てようとしていたところ、地権者全員の同意が得られなかった場合、都市計画を変更する必要がある。2002年1月23日の通達によって、「都市計画の変更等は建築計画に支障のないものとする」よう配慮されており、この点は評価できるが、都市計画の変更には審議会に諮る等の時間を要し、スケジュール的なロスを被ることになる。一団地認定がそのまま認められれば、そもそも都市計画の変更手続は不要であり、地権者全員の同意の緩和を行うべきである。地権者全員の同意が得られる見込みがないのならば、最初から「同一敷地に複数の建物を建築する」という一団地認定ではなく、「1敷地1建物」という通常の都市計画を策定すればよいという議論がある。しかし、一団地認定の方が自由度が高く、効率的である。例えば、一団地認定を受けていれば、都合によって建築計画を変更したい場合(例えば3棟のビル建設の予定を2棟の高層ビル建設に変更したい場合)、容積率等が許容された範囲で自由に変更できる。しかし、通常の都市計画の場合、同じような建築計画の変更を行うには審議会を経た上で都市計画の変更をしなければならず、手続的にも時間的にも問題がある。</p>	<p>1998年6月の建築基準法改正により、一団地の総合的設計を行う際にも、全地権者の同意が必要となった(第86条第6項)。これにより、市街地再開発事業において、一団地の総合的設計を活用して、複数建物を建築する場合は、権利調整手続に加えて、上記建築基準法に基づく地権者の全員同意要件が課せられることとなった。</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160063	国土交通省	地形地物に拠らない区域設定の容認【新規】	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こととされているところである。都市再生特別地区等地域地区についても、境界を地形、地物等土地の範囲を明示するのに適当なものにより定めることが望ましいことはいままでもないが、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、状況に応じ筆界等をもって地区界とするなど弾力的な対応をとることも考えられる。		実際の運用として、都市再生特別地区等地域地区について、区域境を地形地物による境界まで、拡大すべく指導が行われるケースが見受けられる。都市再生緊急整備地域内など、事業をできるだけ速やかに遂行すべき地域では、事業の必要性に応じ、弾力的な地域指定を可能とする旨周知を図ることについて、検討され、示されたい。	d		都市再生特別地区等地域地区については、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とは言ってもないが、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等が都市再生特別地区として適切であると判断した境界を定めることが可能であり、状況に応じ、筆界等をもって地区界とするなど弾力的な対応をとることも考えられる。なお、地域地区等の区域設定については、地域の実情に応じて、地方公共団体の判断により行われるものであり、国が一律にその方法について定めるものではない。よって通知等による周知を図る予定はない。
zA160064	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】	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、適用除外される仕組みが存在する。具体的には、特定街区及び都市再生特別地区を定められた場合に、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制度が措置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、適切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、変更をしようとする場合には、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、変更する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、変更する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く必要と認められる場合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、変更手続が法定されているところ。具体的には、都市計画決定、変更にあたり、当該都市計画の案の公布及び適期の際に提供することとされていること、その同意書の提出が可能とされていること、都市計画審議会の議を経て都市計画決定、変更されること、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、制限の導入に伴い地権者、所有者等に不利益の発生を招くことは想定されず、ご指摘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、現に存する建築物若しくはその敷地(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。		高度地区の指定の規制強化について明確な目的が示されおらず、容積率を利用できない高さ規制も見受けられる。従って、建築中の建物について例外を認めるだけでは不十分であり、段階的な移行期間を設定することが、権利保護の上で不可欠である。 また、東京都内での各区の素案の作成に際して、基準等が明確でなく、求められる地域のニーズと必ずしも合致していない規制も見受けられる。回答にあるように、都市計画案について、意見書を提出する機会はあるが、個々の権利を守る趣旨で設けられた手続とはいえない。 以上より、規制の強化にあたっては経済活動に支障をきたす恐れがあることに鑑み、経過措置等を設ける必要がある旨周知徹底されたい。	d,e		高度地区の都市計画は、都市計画決定手続により決定されるが、当該手続は公共性の担保の観点から、案の作成にかかると公聴会の開催等住民意見の反映、公示・展覧、意見書の提出、都市計画審議会の議決等の措置が法定されており、当該都市計画に係る利害関係人の権利の保護が図られているものであって、ご指摘の趣旨は既に措置されている。高度地区の都市計画決定に当たって、明確な目的が示されていないとの指摘については、高度地区は都市計画法第9条第17項に基づき「用途地域内において市街地の環境を維持し、又は土地利用の増進を図るため、定めるもの」とされていること、また、同法第17条第1項に基づき、当該都市計画を決定する理由を記載した書面を添えて縦覧することとされていることとあり、事実確認である。また、前回答のとおり、地権者等は、都市計画の提案を行うことが可能とされているところであり、当該制度の活用によって、都市計画の変更も可能であることから、「建築中の建物について例外を認めるだけ」というご指摘は事実確認である。さらに、「東京都内での各区の素案の作成に際して、基準等が明確でなく、求められる地域のニーズと必ずしも合致していない規制も見受けられる」とのご指摘については、「各区の素案、が何を指しているか、どのような基準についてどう明確ではないのか不明である」とも、「地域ニーズ」とは誰のニーズでどのようなように把握されたのかについても当方は不明であるが、ご趣旨を勘案すると、計画的なまちづくりを希望する地権者は、前述のとおり都市計画の提案を行うことによって、高度地区の適用除外を受けることが可能である。容積率を利用できない高さ規制も見受けられる、とのご指摘については、容積率規制と高さ制限とは異なる目的をもってそれぞれ適用されるものであり、ご指摘のような状態は想定されるものである。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160063	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	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、プロジェクトを開始させる場合、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、地形地物に関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の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。
2A160064	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	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作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、チグハグ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がある。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、絶対高さ制限はその妨げとなる。さらに、過度な絶対高さの制限は、所有者の財産権を必要以上に制約してしまう可能性もある。	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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
2A160065	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】	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。					
2A160066	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】	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) 「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4項第一号の規定の運用について」(昭和60年12月21日 住街発第114号 住宅局長通達)	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。		要望者より以下のとおり再意見が来ており、再度、貴省からの回答を頂きたい。 『建築基準法第52条第13項第1号の規定の運用について』において幅広く許可するよう通知しているとの回答であるが、基準などを持っていない、実績がない、といった理由で事前協議の段階で拒否する行政庁も多く、統一された運用がなされているとは言えない。各行政庁における取扱いが等しくなるよう再度、周知徹底されたい。また、「通達による同52条第13項第1号」の容積率緩和の対象ではなく、「同52条5項」で規定する容積率不参入の対象とする方向で検討されたい。	a		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)及び、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)」において通知しているところであり、引き続き周知徹底に努めてまいりたい。 また、同法第52条第5項の対象とすることは、建築物の規模が拡大し、市街地環境が悪化する恐れがあることから適当ではない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	要望管理番号	要望事項管理番号	要望事項補助番号	要望事項補助番号2	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)
2A160065	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	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、一定規模以上の空気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、空気を減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化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。
2A160066	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	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器の普及促進を図ることが望まれる。従って、新冷媒ヒートポンプ給湯機および電気温水器についても緩和の対象として明記するとともに運用に関する明確な通知、もしくは、容積不算入の対象に追加することにより、普及促進を図ることができる。 これにより、家庭分野の省エネルギーの促進、機器排熱の減少によるヒートアイランド現象の緩和が進む。また、少子高齢化社会や多様な住環境ニーズに適し、かつより安全な住宅の普及の促進へと繋がる。	建築基準法第52条13項は、特定行政庁が許可したのものについて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(昭和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」としており、上記通達に例示された設備はセントラル機器を想定した内容となっている。さらに、上記通達が「技術的助言」という扱いであるため、その運用が自治体によって異なっている。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160067	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)	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。		回答で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は不可とのことであるが、天然ガススタンドは、高圧ガス保安法関連法令により、設備仕様定められており、安全性は同法令により担保されている。 天然ガススタンドに使用される設備についても、高圧ガス保安法により、他の高圧ガス設備と比較し、漏えい防止措置、隔壁、防火壁、ガス検知器等の安全対策が追加されており、設備でのガス漏えい、外部からの火災などに対し、相互に影響を与えない構造となっている。また、圧縮天然ガスのバッファとなる蓄ガス器には、漏えい、地震時の遮断装置等の自動安全措置の施されている。また、蓄ガス器にはそれぞれ遮断弁が備えられており、貯蔵量が増加(蓄ガス器本数が増加)することによる万一の事故の大きさは変わらず、安全が担保できていると判断する。 上記を踏まえ改めて検討いただきたい。	c		圧縮天然ガスの貯蔵に関しては、蓄ガス器にそれぞれ遮断弁が備えられているからといって、貯蔵量の増加による万一の事故の大きさが変わらないとはいえず、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。
zA160068	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)	「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日運観旅第273号)	コンビニエンスストア等旅行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日運観旅第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、商品よりサービス内容が全(買)っており、これに対する旅行者の誤解等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に措置することが必要となる。 以上より、旅行業法においては、旅行者が旅行者と各種旅行契約を締結しようとするときは、取引条件の提示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、旅行業からの要請の考慮に際し、契約締結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、旅行者やコンビニエンスストア等旅行代金収受業務を行う者等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。		回答では「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。」	b		代替措置の検討にあたっては、旅行者やコンビニエンスストア等旅行代金収受業務を行う者等関係各者の意見も伺いながら検討する必要がある。そのため、関係各者の意見の集約及び調整等に要する期間も勘案すると、措置を講ずる時期を確定することは困難であるものの、平成17年度中には検討を開始することとしたい。 なお、運送事業者のため、旅行者に対する運送サービスの提供について代理して契約をする行為のみを行う場合にあっては、一定の条件を満たすことにより、電話が備え付けられていない端末機により発券することができる。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160067	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	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、高圧ガス保安法にて他の高圧ガス設備と比較し、安全対策が追加(受け入れ配管、圧縮機出口、蓄ガス器出口、ディスプレイ等への緊急遮断弁設置、感震装置の設置等)されている。また、蓄ガス量が増えることによるリスクは隣地への影響を与えないという高圧ガス保安法の各基準の考え方から、上記安全対策により変わらない。	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。
2A160068	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	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で旅行者と旅行業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。	旅行業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業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、旅行者が旅行業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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160069	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】	「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	-	日本側取扱い旅行会社の指定の申請については、本年7月25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。	-				
zA160070	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	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日付け環境省第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。 について・・・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態を把握するなどして、検討しているところである。		について、周知徹底を図るべく、対応を検討され示されたい。 について、建設汚泥に係る再生利用認定制度ならびに指定制度が広く活用されるよう、引き続き取り組むべきである。具体的な検討の内容及びスケジュール(実施時期)を示されたい。	d(一部 b)	については、今後とも定期的に開催される担当者会議等の場所を通じて、周知徹底を図ってまいりたい。については国土交通省との連絡調整会議等において建設汚泥の再生利用に係るモデル事業の実施、再生利用に係る技術基準等について検討を進めることとしており、これらの検討を踏まえて再生利用認定制度及び都道府県等の指定制度の拡充を図ってまいりたい。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160069	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	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】	日本側取扱い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っておらず、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。日本側取扱い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「日本側取扱い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)。
2A160070	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	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、上記の要望趣旨が実現するようにすべきである。現在は、高規格堤防の築造材に認められている、建設汚泥に係る環境大臣の再生利用認定特例制度について、再生利用技術の進歩等に伴って、その認定対象、認定方法について緩和する方向で見直すべきである。国の公共工事に限定しないものであることを明示するとともに、再生利用認定制度の認可に係る審査時間を短縮すべきである。		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等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績も少ない。再生利用技術は進歩してきており、生活環境の保全上の支障を生ぜず、使用場所の要求性能を満たす安定した品質を確保できるようになってきている。とりわけ、国の公共工事のみならず、地方公共団体の公共工事に積極的に適用するようにすべきである。さらに、構造物の裏込めや土地の造成等について、公共工事のみならず民間工事についても、特例対象として認定する方向で検討すべきである。	「建設汚泥」も産業廃棄物とされている。「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行う」とされ、「掘削工事から排出される」とは、水を利用し、地山を掘削する工法においては、発生した掘削物を元の土砂と水に分離する工程までを、掘削工事としてとらえ、この一体となるシステムから排出される時点で判断する」とされている。「建設工事から生ずる廃棄物の適正処理について」(平成13年6月1日)

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
2A160071	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	建築基準法第51 条、建築基準法施行 令第130条の2の 2、第130条の2の 3、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 府が都道府県都市計画審議会等の議 を経てその敷地の位置が都市計画上 支障がないと認めて許可した場合等 においては、建築が可能。 都道府県都市計画審議会の組織及び 運営に関し必要な事項は、都道府 県の条例で定めることとされている。	c		都市計画審議会の組織及び運営に 関しては、都道府県の条例で定める こととされており、開催頻度の増大等 については、現行制度で対応可能で ある。 なお、都市計画運用指針において、 「必要に応じて、都道府県都市計画 審議会及び市町村都市計画審議会 の開催間隔の短縮化や開催予定の事 前公表、手続の短縮化を図ることが 望ましい」としているところであるが、 都市計画審議会の開催頻度について は、地方公共団体の組織運営に関わ ることであり、これ以上の対応は困難 である。		回答では、地方公共団体の組織運営 に関することであり、これ以上の対応 は困難とあるが、環境省では、循環 型社会形成に向けた取組については、 国と地方が一体となった循環社会を 支える基盤の整備を推進していく、 という方針を示しており、関係省庁 も同様に取組むべきである。これに ついて、見解を示すとともに、改め て対応を検討され示されたい。 また、次のとおり要望者より再意見 が提出されており、見解・対応策を 示されたい。 廃棄物処理施設の整備はわが国に とって必要不可欠な課題であること から、環境省ならびに国土交通省は、 廃棄物処理施設の設置がより迅速かつ 計画的に行えるよう、横だし上乗せ 規制を実施している地方自治体に対し て、指導を行っていくべきである。	c		循環型社会形成に向けた取組につ いては、当省としても必要な協力 を行うべきものと考えているが、一 方、都道府県都市計画審議会の組織 及び運営に関しては、都道府県の 条例で定められており、自治事務と なっているため、開催頻度の増大等 については、各都道府県が適切に対 応をしていくべきものと考えている。 都市計画運用指針においても「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 間隔の短縮化を図ることが望ましい 」としているところである。
2A160072	国土交通省 総 務省	公共工事指名願い様式の統一	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。	【 に つ いて】 C:全国 規模で 対応不 可		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 くまで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。		回答では、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が、 現状が民間事業者にとって負担とな っていることも事実である。地方公 契連に対して指導等を行う立場には ないとしても、国が一定の方向性を 示して地方公共団体における取組 の参考とするようこれを周知してき たところであり、今後も国の動向 等を踏まえつつ、適宜対応を検討 することとした。 なお、国土交通省としても、本件 に関して、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。	c		地方公共団体における入札参加資格 に関する具体的な基準の決定は、各 地方公共団体に委ねられていること であり、国の関与により入札参加 資格審査申請書の様式を全国統一 とすることは困難であるが、地方 公共団体の自主的な検討と判断の 結果、様式の統一化や手続の共通 化が図られることは、申請者の負 担軽減の観点から望ましいもの と考える。総務省としても、これ まで国において各省申し合わせ により統一様式が定められた際 には、各地方公共団体における 取組の参考とするようこれを周知 してきたところであり、今後も 国の動向等を踏まえつつ、適宜 対応を検討することとした。 なお、国土交通省としても、本 件に関して、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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160071	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	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期化するとともに、 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経るのに非常に長い 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。
2A160072	国土交通省 総 務省	公共工事指名願い様式の統一	5053	5053A133	1	2	(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)。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160073	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		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・役務の調達契約について、「売掛債権担保融資保証制度」に係る物品・役務の調達契約の一定の金額以下等の契約について、債権譲渡禁止特約の解除を行い、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)についての各省庁の統一的な対応については、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。		要望者の以下の意見を踏まえ再検討願いたい。 「既に措置済みとしている省庁がある一方で、「検討する」と回答しつつ検討期間が明記されていない省庁があるなど、対応に相違があり、各省庁の統一的かつ早急な対応を強く求める。」	d		当省では、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)についての各省庁の統一的な対応)について、省庁間の調整を行う権限はないが、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。
zA160074	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】	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相当である。また、仮に、個別に審査することとした場合には、手続きが煩雑となり、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る。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。					

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160073	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	12	(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いる。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条項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、事前承認手続の煩雑さ、不透明さ等の問題が残されている。
2A160074	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	7	(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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160075	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	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。フル積載海上コンテナ用トレーラーを牽引するトラクタのうち、エアサスペンションを装着するものの駆動軸重は11.5トン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クタで、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、床版の疲労への影響から長期耐久性に与える影響が極めて大きいこと、重量違反車両が無くなることで、実態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クタについて、車両の構造または積載する貨物が特殊であることから軸重11.5t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。		回答では「平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う」とのことであるが、現時点における検討の進捗状況及び結論が得られる時期の見込みについて明らかにされたい。 上記において得られた結論を踏まえ、平成18年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。	b		具体的な実験に先立ち、車両をバターン分けするために車両の剛性や軸距などからシミュレーションを行ったところ、その結果を受け、個別の具体的な実車による実験を行うための準備をすすめているところ。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ものであり、平成18年度までに実施されることの可否は現段階では不明。
zA160076	国土交通省	特殊車両の通行許可期間の延長	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		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。		許可の期間について、例えば、現在6か月以内としているものの対象範囲を縮小するなど、更新申請に係る申請者の事務負担軽減の観点から何らかの見直しを行うことについて、具体的な対応策を更に検討され、示されたい。	d		申請者の事務負担の軽減のために平成16年3月から電子申請を導入したところ。現在許可期間を6ヶ月としているものは、一般的な許可限度(例えばセミトレーラーの場合の長さ17m、幅は3.5m)を超える非常に特殊な車両を対象としているものであり、通常の交差点や幅員狭小部など個別に車両の条件等を用いて審査を行い、通行を許可する場合にも限界状態での許可となる場合が多く、交差点改良工事なども通行許可の可否に与える影響は大きい。交差点改良工事などの工事期間は短く6ヶ月程度で道路の状況が変化することが多いために許可期間を6ヶ月としているため、許可期間の変更は困難であるが、利用者からの意見を踏まえ、申請者の事務負担軽減のためにも、効率的かつ合理的に利便性向上を図りたい。例えば電子申請(インターネット算定)を支援するCD-ROMの配布の準備を進めているところ。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160075	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	5053	5053A175	1	1	(社)日本経済団体連合会	175	駆動軸重の軸重規制緩和	2軸トラクタ(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が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軸トラクタ(エアサス)を除き、10トン以下とされている。
2A160076	国土交通省	特殊車両の通行許可期間の延長	5053	5053A176	1	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が実現した。一旦許可を得ても、許可期間(6ヶ月~1年)の更新が生じた場合は更新申請が、また、申請者及び申請経路等の変更が生じた場合は変更申請が、それぞれ必要となり、申請費用も別途必要となる。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160077	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】	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。		要望者は複数経路を申請した場合を想定している。申請者の事務負担軽減の観点からも、複数経路を申請した場合のルート別の許可条件明確化について、改めて検討されたい。 上記が実施困難な場合、実施困難とされる理由について具体的に示されたい。	d		ルート別の許可条件を示すことは、システム改修に関する問題等のために難しいが、インターネットによる事前算定により申請者が申請前に通行条件を把握可能になっており、申請者の負担軽減のために今年度は電子申請(インターネット算定)を支援するCD-ROMの配布の準備を進めているところ。
zA160078	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】	【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なければ運行することができないが、その構造により若しくはその使用の様態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44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。道路の幅員は車両幅2.5mに対応するよう設計されており、それ以上の車両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36トンまでの認定を受けることができるよう、セミトレーラ等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。		一定の固縛基準を満たした幅広厚板であれば、一個の貨物と同視できると考えられることに加え、本要望に係る規制緩和措置を認めることにより、輸送回数が減少し、交通安全に与える影響もむしろ少なくなるものと考えられるが、この点を踏まえ改めて実施に向けた具体的な対応策を検討され、示されたい。	c, d		保安基準の緩和認定制度は、その構造により若しくはその使用の様態が特殊であることから保安上及び公害防止上支障がないと認められる自動車について最小限の緩和措置を行う制度である。 寸法に関する要件については、道路構造及び他の交通との関係から、上限値が定められており、これを上回るものについては、車線からはみ出し等のために道路構造又は他の交通へ影響を及ぼし、安全上の問題の発生が懸念されるところであり、緩和制度の適用は、保安上支障が無いことが確保できない限り困難である。 ちなみに、基準緩和車両は一般車両よりも危険であるため、十分な安全対策を求めるものであり、輸送回数の減少により交通安全に与える影響が少なくなるというデータもない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160077	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	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、経路によっては、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、経路ごとの許可条件が示されることがなく、すべての経路がC条件となってしまう。
2A160078	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	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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160079	国土交通省	大量車両登録変更のための特例措置	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。	は c	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。		回答では「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」とあるが、検討会の名称・メンバー、検討の方向性等検討状況の詳細について明らかにされたい。また、結論を踏まえた実施時期についても明らかにされたい。	c	・検討会名称 「社会経済の変化、情報通信技術の進展等に対応した登録制度等の見直しに関する検討会」 ・メンバー 早稲田大学商学部 教授 東京工業大学情報工学研究施設 教授 弁護士 (株)JAFMATE社 代表取締役社長 (社)日本自動車工業会 流通委員会 サービス部会部会長 (社)日本自動車販売協会連合会 常務理事 (社)日本中古自動車販売協会連合会 理事 (社)日本自動車整備振興会連合会 常務理事 (社)全国軽自動車協会連合会 専務理事 ・提案内容に関わる検討の状況 (社)リース事業協会・日本自動車リース協会連合会、(社)日本中古自動車販売協会連合会等からヒアリングを行ったところ。	
zA160080	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	通達：「貨物自動車運送事業に係る繁忙期における営業所間の車両移動の弾力化について」(H5年11月10日 自貨第97号)	繁忙期におけるトラック輸送対策として、通達で指定された繁忙期のうち、一定期間(30日以内)に限り、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録の申請を伴わずに、一定の要件のもとで同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車することが認められている。(引越しシーズン：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)	c		繁忙期における営業所間の車両移動の弾力化とは、輸送需要が極端に増加し、輸送力の確保が困難となっている時期において、輸送サービスを確保し、一定期間に限って業務の応援のため同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車する場合には、運行管理及び車両管理を引き続き配車元の営業所で行う場合に限り、増減車に係る事業計画の変更の事前届出を不要とする運用を行うものである。 当該運用は、利用者が必要とする輸送サービスを確保する観点から、繁忙期において限定的な運用を行うものであり、適用する時期を追加した場合、車両移動の弾力化に見せかけて違法な車両運用等が行われるおそれがあることから、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。		要望は、月別自動車登録台数をみると2～3月にかけての年度末納期が最も多いと主張しており、平成5年以来、当該運用期間を見直していないことも踏まえ、平成17年度に、事業者の業務(繁忙)実態の調査を行い、弾力的運用を行う時期・期間の見直しについて検討することについて、ご回答いただきたい。	c	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、事業者の事情を理由として貨物自動車運送業界全体の運用を変更することは困難である。 なお、再検討要請にある「自動車業界の繁忙期」とは2、3月のことであるが、国土交通省では、陸運統計要覧(国土交通省総合政策局情報管理部)により毎月のトラックによる貨物輸送量を把握しており、平成16年における輸送トン数については、1月が406,125千トン、2月が397,686千トン、3月が454,673千トン、一方、輸送トンキロについては1月が25,915百万トンキロ、2月が25,883百万トンキロ、3月が28,179百万トンキロとなっており、運送業界全体として2月に特段の輸送需要の増加は認められない。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160079	国土交通省	大量車両登録変更のための特例措置	5053	5053A181	1	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	<p>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または大量の車両の所有権を譲受ける場合、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。</p> <p>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。</p> <p>大量の車両を所有する所有者が変更登録または移転登録の申請をなした車両の使用者は、次回の車検までの間何時でも自動車検査証の記載事項変更の申請を行うことができるようにすべきである。</p> <p>自動車登録番号の変更を伴わない限り、大量の車両の所有者による車両変更登録または移転登録は、車両の当初の登録地に関係なく、所有者の最寄の陸運事務所に申請できるようにすべきである。</p> <p>現在開発中のワンストップ・サービスにおいて、ここに要望する車両変更登録または移転登録に関する情報が全国どこでも即座に入手できるようにシステムを構築すべきである。</p>		<p>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。</p> <p>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ることにつながる。現行の登録関係諸手続きは、これらの障害となっている。</p> <p>大量の車両の所有者による電子申請は、自動車登録についての全国規模の電子システムの活用により、車両の真の所有者を即座に特定することを可能とし、自動車検査証の記載が一定期間変更されないことによる不利益を小さくする。さらに、車両の街頭検査等の取締りや安全かつ円滑な中古車取引にも資する。</p>	<p>車両所有者が、社名変更や住所変更をおこなったり、車両を他企業に譲渡した場合、事由発生から15日以内に、変更登録の申請(道路運送車両法第12条1項)、または移転登録の申請(道路運送車両法第13条1項)を行わなければならない。</p> <p>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者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本を保管することが義務づけられている(道路運送車両法第66条)。</p>
2A160080	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	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	<p>各業界の実態に即し、通達の「繁忙期」に、「年度末繁忙期」として、「2月5日～4月5日」を追加すべきである。</p> <p>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。</p>		<p>以下に示すとおり、月別自動車登録台数をみると2～3月にかけての年度末納期が最も多い。しかし、通達の範囲外であるため、配車前と、配車後に、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録を行っている。</p> <p>(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)</p> <p>そのため、2月5日～4月5日が通達で指定する繁忙期と認められれば、需要に即した機敏な応援が各所で可能となる。また、この期間は、2ヶ月間を通して繁忙期となるため、30日以内しか認められないと、当制度のメリットが生かされない状況にある。当制度の更なる効果的運用のためにも、一定期間の期間延長が必要である。</p>	<p>繁忙期におけるトラック輸送対策として、通達で指定された繁忙期のうち、一定期間(30日以内)に限り、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録の申請を伴わずに、同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車することが認められている。(引越シーズン：3月15日～4月15日、夏季繁忙期：6月20日～8月20日、秋期繁忙期：9月1日～11月30日、年末年始繁忙期：11月10日～1月10日)</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160081	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	道路運送法第80条2、貨物自動車運送事業法第4条3、貨物自動車運送事業法施行規則第2条4、自動車局長通達(昭和44年10月6日付・自貨第231号・自通第143号)、自動車交通局貨物課長通達(平成12年2月8日付・自貨第17号)	年度末及び年度当初において人事異動等に伴う引越輸送が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっているため、引越に係る輸送力を確保し、利用者のニーズに的確に対応するために、貨物自動車運送事業者が、3月15日から4月15日までの間に限り、15日未満の借受け期間で、且つ延長しないことを条件に、引越輸送にレンタカーを使用することが認められている。	c	-	レンタカーは家用自動車であるが、家用自動車を貨物自動車運送事業の用に供することは、貨物自動車運送事業を許可制としている趣旨を没却することとなるため、基本的に認められるものではない。また、レンタカーをトラック事業の用に供する場合は、事業用自動車として登録しなければならず、そのためには自動車の使用権限を有することが必要であるが、レンタカーは使用者がレンタカー会社であるため、事業用自動車として登録することがそもそも不可能である。 引越シーズンにおけるレンタカーの使用とは、年度末及び年度当初においては、人事異動等に伴う引越輸送が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となる現状にかんがみ、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とする。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家用ナンバーを付けたものが混在すること等により、白トラック行為の増加等輸送秩序が乱されるおそれがあることから、要望に対応することは困難である。 また、「事故修理及び整備」点検の代車におけるレンタカー利用を認めるべきである。と挙げられているが、これは事故修理及び整備「点検の代車」に限り、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、これら上記と同様の理由から、要望に対応することは困難である。	-	既に引越シーズンについてのみ、利用者のニーズに的確に対応するためにレンタカーの一時的な使用を認めたことであるが、本件要望を踏まえ、平成17年度に事業者、利用者の繁忙期における車両確保の状況やニーズ等を調査し、レンタカーの一時的使用を認める期間を拡大することの可否を検討することについて、ご回答いただきたい。	c	-	引越シーズンにおけるレンタカー使用は人事異動等の人流移動に伴う引越輸送という性格上、通年期では想定できない輸送需要を念頭にいたものであり、レンタカーの一時的使用を認める期間を拡大する必要はない。
zA160082	国土交通省	自動車整備工場の立地に関する規制緩和	建築基準法第48条	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	d		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。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省からの回答をいただきたい。 「国土交通省は、「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」と回答しているが、地方公共団体における運用では改善が図られておらず、通達の活用は一部の地域に限定されている。こうした実態も踏まえ、通達の実効性を確保するとともに、一定の要件を満たした整備工場については、法改正による規制緩和を検討するべきである。」	a		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)において通知しているところであり、引き続き周知徹底に努めてまいりたい。 また、環境対策や騒音対策がなされた一定の要件を満たした自動車整備工場であっても、周囲の土地利用状況、前面道路幅員等によっては住居の環境を害するおそれがある以上、一律に緩和することは適当でない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160081	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	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、引越シーズンだけでなく、夏期及び年末年始の贈答シーズン、秋の収穫シーズンを含め、毎年の繁忙期にレンタカーを使用できるよ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り、車検の取り直し、許可申請手続き、任意保険の付保変更を含め、多くの手数料と費用がかかっている。 貨物運送業界の競争が激化する今日では、運送事業者の効率的な経営体質への転換が急務であることから、短期的な需要や臨時の需要が発生した場合にレンタカーの使用が認められれば、増車による固定費の増加を防止でき、スリムな経営が実現可能となる。レンタカーの貨物車は、事業用貨物車と同一の点検基準により点検整備が実施されており、安全面での問題はないと考えられる。 物流の需要が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となる時期は、年度末及び年度当初の引越シーズンだけでなく、夏期及び年末年始の贈答シーズン、秋の収穫シーズンなどの時期にもあてはまる。	年度末及び年度当初において人事異動等に伴う引越輸送が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっている。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。
2A160082	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	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。		建替えが困難な整備工場は、老朽化が進み、環境に配慮した整備工場に建替えようとしても対応できず、工場の環境対策においても、結果的に遅れをとることになる。(例:用途地域見直しにより、準工業等地域が近隣商業・商業地域や、近隣商業・商業地域が準住居地域などに変更があった場合)自動車整備工場は、顧客にできるだけ身近な場所での営業を目指し、環境対策にも積極的に取り組んでおり、ISO14001の自主取得をする工場もある。また、人、環境にやさしい整備工場を目指し振動・騒音等の低減を図った設備・機器・工具や建物構造・材質を採用したり、廃棄物回収に関しても積極的に実施している。充分な広さの整備工場を建設する場合は、現状の場所から建替えの場所変更を余儀なくされ、顧客から遠い場所の整備工場になってしまい、利便性を損なわせることもある。	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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
2A160083	国土交通省	ETCの民間利用の促進(新規)	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 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(DSR C)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こ ろ。		要望元からの下記意見を踏まえ、検討 時期を前倒しし、平成18年度(2007年3 月)までにサービスを開始すること及び 検討過程において利用者・サービス事 業者の意見を反映することの可否につ いて、更に検討され、示されたい。 「国土交通省は、「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」と回答している が、サービスの早期開始を目指すべ きである。また、サービスの規格・仕様 の検討過程では、利用者やサービス事 業者の意見が反映できる仕組みを検討す べきである。」	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 の、実 施時期 が平成 19年度 以降の もの		前回回答の通り、2007年にサービス を開始することとしており、最大限の早 期実現を図っているところである。 また、規格・仕様については、民間事業 者の参加を得た官民共同研究において 検討しており、適宜スマートウェイ推進 会議やスマートウェイ推進会議作業部 会等を開催し、利用者・サービス事業 者の意見が反映される仕組みとしてい る。
2A160084	国土交通省	運行管理者制度に係る規制の緩和	貨物自動車運送事 業輸送安全規則第2 3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 るよう事業者に通知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 全を確保する必要のある運行管理者 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 会と考えている。よって、受講間隔の 延長は困難である。また、一般講習は 2年に1回の受講なので貨物自動車運 送事業者の過度の負担になっていると は考えられない。		一般講習を2年に1回受講する場合 でも、例えば、無事故事業者につい ては講習メニューの簡素化による講習 料金の削減を図るなど、事業者のコ スト削減の観点から何らかの見直し を行うことについて、具体的な対応策 を更に検討され、示されたい。	c		運行管理者の講習については、運行 管理者としての資質や安全意識のよ り一層の向上を図るため、平成13年 9月から事故や法令違反のあった事 業者の運行管理者に対して特別講習 の受講を義務付けている。これに伴 い、無事故事業者の運行管理者に 対しては、従来、毎年受講すること を義務付けていた一般講習を2年に 1回に緩和したところであるため、 これ以上の簡素化は困難である。 (参考) 特別講習 講習時間13時間、費用17,000円 一般講習 講習時間5時間以上、費用3,000円

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160083	国土交通省	ETCの民間利用の促進【新規】	5053	5053A185	1	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、自動車が入り出るあらゆ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。
2A160084	国土交通省	運行管理者制度に係る規制の緩和	5053	5053A186	1	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間隔の期間を2年に1度から4年に1度に延長すべきである。		<p>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。</p> <p>受講間隔の延長により以下の効果が期待される。</p> <p>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)</p> <p>運行管理者受講時における業務代行者の手配軽減</p> <p>受講費用の軽減(一般講習費用3,000円/回/人)</p>	<p>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)。</p> <p>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)。</p> <p><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(前年度に実施した一般講習の未受講者) 当年度中に初めて選任届出をした運行管理者</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160085	国土交通省	道路占用の復旧方法に関する規制緩和[新規]	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に今年度中に周知する。		回答では「道路管理者に今年度中に周知」とあるが、周知の手段及び周知内容、実施時期について具体的に示されたい。	a		道路の占有に関する工事は、原則として道路占有者が行うこととされているところであり、「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等に限って、道路管理者が自ら行うものであることを、平成18年3月までに通達等により道路管理者に周知する予定である。
zA160086	国土交通省	内航海運暫定措置事業の早期解消	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た引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング施策であるとともに、内航海運の構造改革を推進する観点から、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図るための事業である。同事業は、平成10年5月に導入されているが、その際、船舶の平均的使用期間を踏まえ、解撤等交付金の交付を15年間実施し収支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、残存債務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齢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、交付金の額の逡減、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。		回答では「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」とされているが、終了の見直しについて回答いただきたい。併せて、要望元からの指摘にある「リリース時に支払う納付金差額が2002年度以降漸増し、船主の建造時の負担が大きくなると見込まれるため、リリース建造費が確保できずに廃業する船主が多数発生し、輸送能力不足に陥る懸念がある。」という点も踏まえ、抜本的な解決策の可否について再検討され、回答されたい。	c		リリースができない要因は、用船料の低迷、鋼材価格等の高騰による船価の上昇等が挙げられ、「輸送能力不足に陥る懸念がある」という点についても、建造等納付金が原因であるとは一概には言えない。例えば、建造等納付金と解撤交付金の差額を減額した場合、本制度が長期化する中で、早期に解消するには序々に差額を増やすことによって、建造待ちの船舶を早期に建造する方向へ誘導すべきと考える。いずれにしても、内航海運業界自ら残存債務の処理に真剣に取り組んでいるところである。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160085	国土交通省	道路占用の復旧方法に関する規制緩和【新規】	5053	5053A187	1	1	(社)日本経済団体連合会	187	道路占用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、転圧期間を過ぎても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、地元対策等が効率的である。	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自ら行うことができる」となっている。
2A160086	国土交通省	内航海運暫定措置事業の早期解消	5053	5053A191	1	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ずるべきである。		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のため、コストが高くなり参入の障害となっていること、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害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大きくなると見込まれるため、リブレース建造費が確保できずに廃業する船主が多数発生し、輸送能力不足に陥る懸念がある。 先の国会において審議された「海上運送活性化3法案」の付帯決議の中で、「暫定措置事業の円滑かつ着実な実施」が謳われていたが、このままでは抜本的な解決にならない。	船腹調整事業の解消に伴い、1998年5月から、内航総連が船舶を解撤する船主に解撤交付金を支払うとともに、新規に建造する船主からは建造納付金を徴収することを柱とする「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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
2A160087	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	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鑑み、内航船であっても国際条約に準拠した検査を実施することが適当である。よって、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月に入渠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月には入渠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。	-	回答では「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。」とあるが、この区域の拡大等、見直しの可否について再検討され、回答されたい。	C	-	航行区域については、平水区域、沿海区域、近海区域及び遠洋区域の大きく4つがある。これらの航行区域は、自然条件(地形・気象・海象条件)や緊急時の避難港の有無等の諸条件に基づき定められている。航行区域の設定については、上記諸条件の変化に応じて見直しは随時行っているところである。
2A160088	国土交通省	港湾関係工事手続の合理化	港湾法第37条第1項 港湾法施行令第14条 港則法第31条、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】 港湾法及び各港湾管理者の条例等の規定で、港長より先に手続きを行わなければならないとされており、実態上も、港長への申請の有無にかかわらず各港湾管理者において処理されている。 当該事務は自治事務に該当し、港湾管理者が、港湾の適正な管理運営を図る観点から行われているものであり、許可に当たって必要な事項は、各港の実情を踏まえて各港湾管理者が定める条例等で規定されているものである。よって、各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問題ない。 なお、手続きの統一化・電子化については、工事に伴う申請が反復性・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す。 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が可能で、当該工事が船舶交通及び港内の整頓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と一律にガイドライン等を作成することは困難です。 なお、明らかに船舶交通に支障がない工事(岸壁上の工事等)については許可が不要です。 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問い合わせただければ、その都度許可の要否についてご説明いたします。	-	【港湾管理者への工事・作業許可申請】 要望にある「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。」との指摘を踏まえ、港湾工事の届出窓口の一本化、申請書類のリードタイムの短縮について改めて検討され、回答されたい。 【港長への工事・作業許可申請】 手続の電子化については、国土交通省のオンラインシステムの情報を共有化することにより、窓口の一本化が可能になると考えられるが、見解如何。 【港長への工事・作業許可申請】 明らかに船舶交通に支障がない工事の明確化、例示した内容の通達等での周知の可否について再検討され、回答されたい。	C d	-	【港湾管理者への工事・作業許可申請】 港湾法、港則法の法目的、審査内容、行政処分内容、当該事務の執行主体が異なるため、窓口の一本化は困難である。 港湾管理者が行う当該事務は自治事務に該当し、港湾管理者が港湾の適正な管理運営を図る観点から行っている。さらに、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とされている。許可に当たっての手続きは、各港の実情を踏まえて各港湾管理者が定める条例等で規定されているものである。よって、各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問題ない。 【国土交通省のオンラインシステム】 国土交通省のオンラインシステムは、国土交通省に対する行政事務システムであり、地方公共団体である港湾管理者に対して行う当該事務手続きを国土交通省オンラインシステムに共有化させることは困難である。 【港長への工事・作業許可申請】 岸壁で実施し、かつ海側に影響を与えないような工事作業については、「明らかに船舶交通に支障がない工事」ですが、その他、海上における工事については、当該工事が船舶交通及び港内の整頓を阻害するかどうかは、工事の形態(内容、期間及び場所等)や港の利用状況により異なるため、「明らかに船舶交通に支障がない工事」に該当するものの明確化、例示は困難です。 当該作業等が許可の必要なものかどうか不明の場合は、許可申請によらずとも、あらかじめ当該作業等の概要を港長に問い合わせただければ、その都度許可の要否についてご説明いたします。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
ZA160087	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	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。		船舶の定期検査証書の有効期間は内航・外航及び航行区域の区別なく5年毎に、また中間検査は定期検査と定期検査の間に1回行うと定められているため、定期検査及び中間検査に多くの費用と日数を要することから、物流コスト削減の妨げとなっている。 船舶機器の改善等により、船舶の耐久性は飛躍的に向上しており、検査期間を5年に1回から6年に1回としても安全確保は十分に可能である。 検査項目についても現状にそぐわないものがあることから、簡素化に向けて検査項目の見直しをはかるべきである。 規制緩和により、以下の効果が期待できる。 検査申請費用等の削減効果 ドック入り日数減少による機会損失低減効果	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「主官庁の定める5年を超えない間隔」にて実施することとするSOLAS条約の適用があるが、内航船に同条約の適用は無い。 参考 ア.船舶の定期検査について 1997年7月より、船舶検査証書の有効期間は4年から5年に延長された。また中間検査についても中間検査の時期に一定期間を設け、その受検の時期の弾力化が図られた。 イ.検査内容の見直し、簡素化について 推進用機関及び発電用機関については、1997年6月より、中間検査における開放検査に代えて、保守整備記録及び効力試験によることとなった。
ZA160088	国土交通省	港湾関係工事手続の合理化	5053	5053A193	1	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生土受入事務所、埠頭事務所、航行安全管理事務所が追加される)届出対象となる工事の範囲が明確ではないため、軽微な海上作業も含めて全て届けなければならない(2004年度に同様の要望を提出した結果、「明らかに船舶交通に支障がない工事については許可は不要である」との回答がされているが、その基準が明確でない)。 棧橋、バース、護岸等工事の届出回数は、1社の例をあげると年40～50回程度に及んでいるおり、往復の移動時間も含め3～4時間/回を要している。届出窓口が一本化され、さらに電子申請等が導入されれば、届出に要する人件費あるいは業務委託費を削減できる。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160089	国土交通省	中型航空機の事業運航基準の見直し	航空法第104条 航空法施行規則第213条、第214条 運航規程審査要領	航空法令等において、航空運送事業者に対して課せられている運航上の安全基準は、原則として当該航空機の最大離陸重量が5.7t(回転翼機にあっては9.08t)を境に異なるものとなっている。	c	-	航空法令等で定める技術上の基準は、国際民間航空条約附属書に定める国際標準に準拠したものであるが、当該国際標準では航空運送事業者の航空機の最大離陸重量5.7t(回転翼機にあっては9.08t)で安全基準の区分けがなされている。したがって、国際標準との整合性を維持する観点から、運航基準の区分を含めた安全規制の見直しを行うことは困難。	-	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、民間サイドから具体的緩和要求事項を文書にて当局に提出したものの、その後、検討の状況や結論に関して、何ら明らかにされていないことから、国は検討状況を明らかにすべきである。また、実態に即した基準の細分化を図ることは、国際標準の趣旨に反するものではないと考えられる。経済的な効率性や、ビジネスチャンスの拡大という観点を踏まえ、実態に即した基準の細分化を検討すべきである。見直しの可否について改めて検討され示されたい。	c	-	平成15年2月に当時の要望をヒアリングしたものの、実際に問題となるような具体的な要望が示されなかったため対応しないとの結論が出たが、今後新たに具体的な要望が出てくれば、それには引き続き対応する旨、平成15年5月に回答したところである。今回も具体的な要望が出ていないため、見直しを行うことは困難であるが、今後新たに具体的な要望があれば引き続き国際標準との整合性及び安全運航確保の観点から検討することとしたい。
zA160090	国土交通省	航空機の航行援助施設利用料の見直し	航行援助施設利用料に関する告示	我が国の航行援助施設利用料(以下「航援料」という。)は、我が国が担当する北西太平洋上空を含む飛行情報区(FIR)を航空機が安全かつ効率的に航行するために必要な航行援助サービスの対価として利用者から徴収しているものであり、国際民間航空条約(シカゴ条約)及び国際民間航空機関(ICAO)の理事会声明等、国際的に認められた徴収原則に準拠し、かつ国際的な利用者との協議を経た上で創設されたものである。	e	-	・航行援助施設利用料は、航行援助サービスの対価として徴収しているものであること、国が一方的に決めているものでなく、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。	-	要望には「シカゴ条約やICAOの理事会声明などの徴収原則には、重量カテゴリーまでの取り決めはなく、各国できめ細かい料金設定は可能である。」とある事を踏まえ、よりきめ細かい重量カテゴリーの設定について再検討され、回答を示されたい。	e	-	航行援助施設利用料は、航行援助サービスの対価として徴収しているものでなく、国が一方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、要望事項である国際飛行を行う航空機は計器飛行により航行しており、航空機の重量に関わらず当該サービスの質についても量についても同一であるために、その対価として徴収する当該料金についても同一とすべきである。このことから、きめ細かい重量カテゴリーによる料金設定を行っていない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160089	国土交通省	中型航空機の事業運航基準の見直し	5053	5053A194	1	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。		<p>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。本件に關しても、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、当要望に關して検討の必要が回答されており、民間サイドから具体的緩和要求事項を文書にて当局に提出したものの、その後、検討の状況や結論に關して、何ら明らかにされていない。</p>	<p>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以上の旅客機については、大型旅客機か中型ビジネスジェット機かを問わず、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。</p>
2A160090	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	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。		<p>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。 米国等に於いては、航行援助施設利用料は一切徴収していない。</p>	<p>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。</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160091	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】	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)第四百四十二条 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。	b		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、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。	検討の方向性及び時期について再回答されたい	b		リースエンジンのログについて、英文のみの記載とすることが可能かどうかの検討を行い、18年8月末までに結論を出す。
zA160092	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】	航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第十条、第三十七条 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、第二百四十二条	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。	検討の方向性及び時期について再回答されたい	b		耐空証明書の現地発行の可能性について検討し、平成18年8月末までに結論を出す。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160091	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	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。
2A160092	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	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 送か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 ることから大阪にまで出向くこととなる。 検査後、出来るだけ早く当該機を運航に復 帰させる必要があり、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。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
zA160093	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	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		<p>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。</p> <p>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。</p>			d		<p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、法第42条第2項の後退部分の管理については、2項道路が市道である場合には、必要な手続きを経て後退部分を含めて道路区域を設定することにより、市道として管理をすることが可能となり、道路管理者として後退部分について指導を行うことができる。</p>
zA160094	国土交通省	国庫補助金採択基準の是正(都市公園)	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	<p>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。</p> <p>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っておらず、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。</p>	f f		<p>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が困難であることをご理解いただきたい。</p> <p>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いただきたい。</p>					

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160093	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	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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>建築基準法第44条に道路内の建築制限の規定があるが、建築行為に該当しない植栽、移動可能な物の設置等については特に規制する法規定がないため、設置が可能であり、通行の障害となっている。</p> <p>道路の通行に支障となる植栽や移動可能な物の設置等を制限できるよう法令改正をしていただきたい。</p>	<p>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。</p> <p>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確保しゆとりと潤いのある住宅地の創出が図られる。</p>	<p>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、買収もままならない状況にある。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>
2A160094	国土交通省	国庫補助金採択基準の是正(都市公園)	5083	5083A001	1	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)	<p>(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。</p>	<p>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倍を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。</p>	<p>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おき、計画目標平成27年で住民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。</p>	<p>添付資料: 産経新聞</p> <p>平成16年4月30日</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
2A160095	国土交通省	二輪独自の高速道路料金設定	道路整備特別措置法第2条の4、11条 道路整備特別措置法施行令第5、 第1の6	高速道路料金の車種区分については、より負担の公平を図る観点から、昭和63年の道路審議会答申を受けて、平成元年の料金改定において、それまで二輪車からマイクロバスや8トン未満の貨物自動車までが含まれていた普通車の区分を「中型車」、「普通車」、「軽自動車等」の3車種に分け、自動二輪車については、「軽自動車等」に区分している。	c	-	自動二輪車については、走行時に他の車両と同様に1車線を占有し、交通安全上必要な車間距離を確保する必要があり(占有者負担)、また法定の最高速度は他の車種と同様に100kmであること(受益者負担)、さらに照明、標識等に要する費用や道路巡回費用等に関して、他の車種と同様の負担を行うべきものと考えられること(原因者負担)から総合的に勘案すると軽自動車との差異はほとんどなく、同一の車種区分とすることは適正であると認識している。		回答では軽自動車との差異はほとんどないとの事であるが、四輪車と比較して道路損傷度が小さいという観点からの指摘について、見直しの可否について改めて検討され、示されたい。	c		高速道路料金の車種区分については、道路損傷度のみによって決定されているものではなく、車種間の負担の公平を図る観点から、占有者負担、受益者負担及び原因者負担という考え方を総合的に勘案して決定しているものである。自動二輪車については、道路損傷度に関しては他の車両と比べて小さい場合も考えられるが、照明、標識、防災設備の設置・維持に要する費用や道路巡回に要する費用等に関しては他の車種と同様の負担を行うべきものと考えられ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。
2A160096	国土交通省	自動二輪車の駐車場整備	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。		平成16年10月に全国駐車場政策担当者会議で周知したとのことであるが、当会議の構成メンバーについて明示されたい。 また、今後の周知の予定についてお示しいただくとともに、今後周知を図る際には、民間事業者を含め、実際に駐車場の設置・運営を行う者に対しても周知徹底が図られるべきと考えるが、その手法についても明示されたい。	d		全国駐車施設担当者会議は、全国の地方公共団体、各地方整備局等に呼びかけて毎年実施しているもので、昨年は、117名が参加した。 今後の全国駐車場政策担当者会議においても本件を議題として取り上げ、引き続き周知を図る。 民間事業者への周知については、民間企業が参加する講習会の機会を利用して行っている。たとえば、平成17年4月27日に都市駐車場対策協議会が主催した定例研修会「駐車場と違法駐車対策に関する最近の動向について」や平成17年5月27日に(社)日本駐車場工業研究会等主催の「平成17年度道路並びに駐車場整備計画研修会」に講師を派遣し、駐車場法が自動二輪駐車場の設置を妨げるものではない旨を講義の中で取り上げている。 今後は(財)駐車場整備推進機構主催の駐車施設講習会(11月実施予定)を利用して同様の周知を行う予定である。 また、国土交通省街路課監修の「駐車場法解説=改訂版=(平成17年6月、樹ぎょうせい発行)の27ページ、28ページにおいても、駐車場法が自動二輪駐車場の設置を妨げるものではない旨を明示している。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160095	国土交通省	二輪独自の高速道路料金設定	5085	5085A010	1	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な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
2A160096	国土交通省	自動二輪車の駐車場整備	5085	5085A011	1	1	(社)日本自動車工業会	11	自動二輪車の駐車場整備	駐車場法の対象に大型自動二輪車、普通自動二輪車を含ませていただきたい。	自動二輪車(50ccを超えるもの)を受け入れる駐車場が僅少である。	原動機付自転車(50cc以下)は、平成5年の自転車法の改正で自転車に原付自転車が含まれることになったため、自転車駐輪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

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
2A160097	全省庁	国及び地方自治体のリース契約の 取扱いについて		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 契約について、「売掛債権担保融資保 証制度」に係る物品・役務の調達契約 の一定の金額以下等の契約について、 債権譲渡禁止特約の解除を行い、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 等についての各省庁の統一的な対応) 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。		要望者は以下のような追加意見を提出 しているところであり、要望者の意図も 踏まえ、今一度検討されたい。 各省庁からの回答では「物品等の リース契約については、単年度契約や 購入による場合と比較して合理性が認 められる場合には、国庫債務負担行為 による複数年契約の活用を検討してい る」とされているが、どのような場合に 合理性が認められるのか明確にすべき である。なお、一部の省庁では「単年度 契約」のみとの回答をされているが、国 庫債務負担行為による複数年契約の 活用についても検討を行うべきである。 国とのリース契約について、地方自 治法234条の3、地方自治法施行令第 167条の17と同等の法令改正を行い、 リース契約を長期継続契約の対象とす る等の法制度の整備を行うべきであ る。	d	現状においては、導入しているOA機 器の台数は膨大な数となっており、導 入した時期や支出している予算上の科 目も複数にまたがっている。 仮に、国庫債務負担行為制度を利用 してOA機器の調達を行うこととなった 場合、ある程度まとめて国庫債務負担 行為を設定しないと、事務が複雑にな るおそれがあり、また、ある程度各OA 機器をまとめるためには、各OA機器ご とに別々である調達時期や予算上の科 目を統一する必要がある。 仮に、今すぐに国庫債務負担行為制度 を利用するには、現在の契約を途中で 打ち切る等による統一を図る必要があ り、合理性に欠くと考えられる。 よって、今後、徐々に調達時期や予算 上の科目の統一を図り、条件が整うま では合理性があるとは認められないと 考えている。	
2A160098	国土交通省 金融	不動産特定共同事業契約締結に 係る説明義務の撤廃	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、契約の内容及び十分に知 らないままに契約締結を行うと、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。		要望者より以下のとおり再意見がきて おり、再度、貴省からの回答をいただき たい。 「関係省庁から「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 び十分に知らないままに契約締結を行 うと、後々のトラブルの原因となる可 能性がある」との説明があるが、そ の他金融商品は書面交付をもって「説 明」としている。この点につき、一元的 な取扱いを要望する。過去の関係省庁 の説明では、「不動産特定共同事業商品 は不動産としての正確性が強い商品で あることから、契約内容に関する説明は 金融商品販売法上要求される説明事 項に加えて、不動産特定共同事業上要 求されるこの対象不動産に関する事 項(賃貸状況等)について適切に実施さ れることが不可欠」となっているが、そ のような情報を書面で開示するだけで は不足である理由は何か、通常の金融 商品と異なり、「対面かつ口頭で」説明 しなければならない理由があるとすれ ば、その合理的理由と根拠を示されたい。」	c	不動産は他の資産と比較して個性が 強く、消費者保護の観点から、その取 扱いには高度の専門的知識が必要で ある。また、不動産特定共同事業商品 は、投資対象となる不動産が特定され ており、REITを含めた投資信託や商品 ファンド等の金融商品と比較して個 別性の強い金融商品である。したがっ て、不動産特定共同事業契約締結に係 る説明は、他の金融商品を販売する場 合のように書面を交付するだけでは足 りず、宅地建物取引業を行う際の重要 事項の説明と基本的には同様に対面 かつ口頭で説明することが原則として 必要である。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160097	全省庁	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	12	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等すること。		現在、各省庁がOA機器や車両を導入 するに際しては、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 入歳出予算の当該金額について、減額 又は削減があった場合は、契約を解除 する。」趣旨の条項が付されることがあ る。この条項により、リース会社には解 約リスクが残る一方、地方自治体は解約 を前提としないファイナンス・リースのメ リットを享受することになり、衡平を欠く。	
2A160098	国土交通省 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	2	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、契約の内容等につい て十分知らないままに契約締結を行うと、 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。また、説明内容に関して不 動産特定共同事業商品は不動産としての性 格が強い商品であることから、金融商品販売 法上要求される説明事項に加えて、不動産 特定共同事業法上要求される個々の対象不 動産に関する独自の説明(賃貸状況等)がな されることが消費者保護の観点からも不可欠 である。」との回答が示された。「金融商品の 販売等に関する法律」においては説明義務を 販売業者に課しているが、対面による説明ま で要求しているものではない。REITを含めた 投資信託や商品ファンド等他の金融商品を 販売する場合には書面の交付義務こそあ れ、読んで聞かせるような説明義務までは課 していない。多数の不動産をパッケージして いる不動産特定共同事業はREITを含めた投 資信託や商品ファンドと同様に金融商品で あり、同等の書面の交付義務を課することで投資 家保護は図られる。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160099	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		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・役務の調達契約について、「売掛債権担保融資保証制度」に係る物品・役務の調達契約の一定の金額以下等の契約について、債権譲渡禁止特約の解除を行い、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)についての各省庁の統一的な対応については、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。		要望者から以下のとおり意見が提出されていることを踏まえ、再検討願いたい。 「既に措置済みとしている省庁がある一方で、「検討する」と回答しつつ検討期間が明記されていない等の対応に相違があり、各省庁の統一的かつ早急な対応を強く求める。」	d		当省では、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)についての各省庁の統一的な対応)について、省庁間の調整を行う権限はないが、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。
zA160100	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	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、大量に自動車を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年を目途に段階的にワンストップサービスを進めることとしている。		ワンストップサービスについて、回答では「新車の新規登録を対象とした自動車保有関係手続」以外のワンストップサービスについては平成20年を目途に段階的に実施するが、具体的な検討時期については示されたい。	a及びb		新車の新規登録を対象とした自動車保有関係手続以外の手続のワンストップサービス化については、平成20年を目途に段階的に実施することとして、関係省庁において検討を進めることとしており、具体的な実施時期については回答できる時期にない。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160099	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	12	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。	
2A160100	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	4	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、その他の手続きは平成20年を目標に段階的に進めるとされているが、大量に自動車所有する者の諸手続等を十分に考慮し、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十分に考慮し、反映させること。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160101	国土交通省	変更登録及び移転登録に係る特別措置の創設について	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。	-	回答では「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」とあるが、検討会の名称・メンバー、検討の方向性等検討状況の詳細について明らかにされたい。また、結論を踏まえた実施時期についても明らかにされたい。	C	-	・検討会名称 「社会経済の変化、情報通信技術の進展等に対応した登録制度等の見直しに関する検討会」 ・メンバー 早稲田大学商学部 教授 東京工業大学情報工学研究施設 教授 弁護士 (株)JAFMATE社 代表取締役社長 (社)日本自動車工業会 流通委員会 サービス部会部会長 (社)日本自動車販売協会連合会 常務理事 (社)日本中古自動車販売協会連合会 理事 (社)日本自動車整備振興会連合会 常務理事 (社)全国軽自動車協会連合会 専務理事 ・提案内容に関わる検討の状況 (社)リース事業協会・日本自動車リース協会連合会、(社)日本中古自動車販売協会連合会等からヒアリングを行ったところ。
zA160102	国土交通省	自動車登録情報の電子的開示について	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。	-	回答では「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」とあるが、結論の得られた方法、範囲について、平成18年度中に電子的開示を実施することの可否についてご回答いただきたい。	b	-	自動車登録情報の電子的開示については、現在有識者等を集めて検討会を開催しているところであり、自動車登録情報の電子的開示の可否、方法、内容等については、現在検討中である。

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160101	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	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かかる。・自動車の登録制度について高く評価するため、リース会社のような大量の車両を所有する者に変更事由が生じた場合、特段の理由がある限りにおいては、特例として大量一括処理を効率的に行えるための申請手続きについて認める等の措置を講じること。 1 リース車両数(国土交通省調査) 1966年1,489台 1980年18万台 1990年119万台 2004年270万台 2 リース車両を1万台以上保有する会社数とシェア(日本自動車リース協会連合会調査) 1992年37社・71.3% 2004年42社・84.0% 2 社団法人リース事業協会の会員数 1998年度末370社 2004年度末288社減少(退会)の要因は合併・営業譲渡等		
2A160102	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	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システム」の利便性がさらに向上するとされる。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160103	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	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。	-				
zA160104	国土交通省	高圧ガス導管の道路占用に係る規制緩和	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役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。					

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160103	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	2	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。	
2A160104	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	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	以下の送ガスパイプライン(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		～ 項の送ガスパイプラインは、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されているなど、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。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の所管省庁等	項目	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	当室からの再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)
2A160105	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	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。					
2A160106	国土交通省	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和	自賠法第7条第2項、第20条の2第1項第3号	<p>について</p> <p>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)。</p> <p>について</p> <p>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。</p>	c		<p>について</p> <p>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、証明書を備え付け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)。こうしたことから、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)。</p> <p>上記の趣旨に鑑み、異動承認書を後日に発行することを認めた場合、当該承認書が後日郵送等により契約者に届くまでの間に、不正な証明書を備え付けたまま自動車を運行することを認めることになり、さらに、その期間に自動車事故が生じた場合は、不真正な当該証明書を提示する契約内容に基づき被害者に対する賠償請求を行うことになり、その結果、当該支払手続きに、ひいては適切な被害者保護に支障が生じるため、適当ではない。</p> <p>なお、強制保険ではない任意の自動車保険は、証明書の提示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。</p> <p>について</p> <p>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。一環、行政庁の処分により車検満了日を満了する適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了しているかどうかを、保険会社の判断に委ねてしまうため、無保険車の発生を防ぐために、車検満了日を満了する自賠責保険契約が締結されていることを車検の適格条件としていることの有効性が確保できなくなるため、適当ではない。</p> <p>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者が当該保険契約する等の要請を行えば、重複契約の発生は未然に防げるもの。</p>		<p>現行の異動処理では証明書の本紙を保険会社へ持参(または郵送)することを必要としており、手続きの間は自動車を利用することが出来なくなるなど利便性に欠ける実務となっているため、現行では変更が生じた後、異動処理まで一定期間が必要となることがある。承認書発行方式にすることは契約者の利便性を高め、自賠責保険の迅速な異動手続きを可能とするものであり、自賠法第7条、第8条の履行に資するものであると考えられる。</p> <p>自賠責保険の各種手続きは保険会社の実務によっており、例えば、廃車の場合は保険会社が当該車両の抹消登録を確認したうえで、解約手続きを行うことが自賠責保険の付保率向上に繋がる面があるが、車検対象車種についてはもともと車検と自賠責保険がリンクしており、本取扱が無保険車の発生に繋がるものではない。これらの点を踏まえた上で、改めて見解を示されたい。</p>			<p>異動承認書を後日に発行することとした場合、当該承認書が後日郵送等により契約者に届くまでの間に、不正な自動車損害賠償責任証明書(以下「証明書」という。)を備え付けたまま自動車を運行することを認めることになり、保険証明書の記載の真正を確保することができなくなり、行政機関が自賠責保険契約の加入の確認を行うことができなくなり、適当ではない。また、その不真正な証明書を備え付けている期間に自動車事故が生じた場合は、不真正な当該証明書を提示する契約内容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賠償請求を行うことになり、その結果、当該支払手続きに、ひいては適切な被害者保護に支障が生じるため、適当ではない。</p> <p>また、自賠責制度においては、証明書の内容と当該自動車に関する実態を常時符合させて証明書の記載の真正を確保するとともに、当該自動車の運行が阻害されるような事態の発生をおそれないように、自賠法第7条第2項により、保険契約者から証明書の記載事項に関する変更の記入の申出があったときは遅滞なく記入を義務付けている。しかし、証明書の記載事項は、保険契約者の氏名、保険期間及び保険料等の平易なものとしており、結果として、保険会社に証明書の更新の持ち込みがあった場合には、迅速な更新が可能であり、既に契約者の利便性の観点からも実務的な問題は無い。</p> <p>重複した他の保険契約が車検期間を満了しているかの確認を保険会社の判断のみ委ねることとなる。保険会社が他の保険契約の有無や契約期間を確認できる現行の制度的な担保が現在なく、かつ、車検期間を満了した有効な保険契約の存在を求めている現行の制度に加えて、重複契約の有無や期間の確認だけを行う制度を新たに設ける必要はない以上、無保険車が発生してしまう可能性を否定することはできない。その結果、車検対象車種であるにもかかわらず、本要望の取扱いを行うことにより車検と自賠責保険の制度的リンクが失われ、無保険車の発生に繋がるものであるとされる。また、一次回答にもあるとおり、車検の受検時に、行政庁の処分を通じて、車検満了日を満了する適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、行政庁以外の者が他の自賠責保険契約が車検期間を満了しているかどうかを確認を行うことは、車検満了日を満了する適正な自賠責保険契約が締結されていることを車検の以上より、本要望の取扱いには問題があると考えられる。</p>

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160105	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	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 船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船 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。	
2A160106	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	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頂きたい。 検査対象車種について、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、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、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、重複契約の解消と契約 者の利便性も向上することから、当該事 務処理を可能とするよう検討して頂きたい。	

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	項目	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	当室からの 再検討要請	措置の 分類	措置の 内容	措置の概要 (対応策)
zA160107	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	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。	-	「規制改革・民間開放推進3か年計画 (改定)」(平成17年3月25日閣議決定) において自動車保有に関する手続のワ ンストップサービス化の試験運用につ いては閣議決定されているが、ワン ストップサービス導入の中で、出張封印 業務の取扱範囲においても結論時期を 明確化の上、検討されたい。	C	-	ワンストップサービスについては、平成 20年までに、全国において、全手続に ついて導入を図ることを目指している が、それまでに結論を出す予定。
zA160109	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	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である部 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が、 国土交通大臣が定める安全上、防火上 又は衛生上必要な品質に関する技術 的基準に適合するものであることにつ いて国土交通大臣の認定を受けたもの でなければならない。	d		建築基準法第37条第2号に定められ ており、国土交通大臣が定める 安全上、防火上又は衛生上必要な品 質に関する技術的基準に適合するもの であることについて国土交通大臣の認 定を受けた建築材料であれば、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。					

全国規模の規制改革要望事項一覧(様式A)

管理コード	制度の 所管省庁等	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 事項 補助 番号2	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)
2A160107	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	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範囲として認められれば、個人ユーザーに対してと同様、登録業務を行政書士が一連のものとして処理できることとなり、迅速かつ廉価なサービスが全国で提供することができ、封印制度の更なる発展にも寄与できる。	
2A160109	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	3	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。	