

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
道路運送車両法第11条第2項、道路運送車両法第14条、自動車登録令第43条、自動車登録規則第13条	自動車登録番号が滅失し、き損し、又は自動車登録番号が識別困難になったときに番号変更を申請することができる。	b		ご当地ナンバーは新規登録する自動車や移転登録・変更登録によりナンバー変更する自動車について、順次、新しい表示のナンバープレートを交付することとしているが、ご当地ナンバーへの変更希望を理由としたナンバープレートの変更については、運輸支局等の受け付け体制や関係機関のシステム上で判断することとする。		検討時期についてご回答いただきたい。	b		平成18年度中を予定している導入時期までに検討することとしている。	z16001	国土交通省	自動車登録番号(ナンバー)変更事由の緩和	5007	5007001			岡崎市	1	A	自動車登録番号(ナンバー)変更事由の緩和	自動車ナンバーの変更は、変更登録、移転登録の場合(運輸支局等の管轄区域の変更があるとき)のほか、滅失、き損、番号の識別困難等の事由に該当する場合に限定されている。現行制度では、平成18年度に地域名表示ナンバー(ご当地ナンバー)が実現しても、ご当地ナンバーへの変更を理由としたナンバーの変更はできない。そこで、道路運送車両法その他関連法規を改正し、ご当地ナンバーへの変更を理由とした自動車ナンバーの変更をできるようにすべきである。	岡崎、の地域名を対外的に宣伝し、知名度の向上に役立つような事業(主要な公用車、観光バスなど高い宣伝効果が見込まれる自動車ナンバーの変更)ご当地ナンバーへの変更の推奨活動	本年7月、平成18年度中のご当地ナンバー(岡崎)の創設が決定した。しかし、現行制度では、住民や団体に自動車ナンバーをご当地ナンバーに変更するよう喚起することもできず、地域の自動車をご当地ナンバーに変わるには相当の期間を要することになる。これは、ご当地ナンバー導入の趣旨である地域振興、観光振興等への効果を早期に発揮することも難しくなることから、ナンバー変更事由に「ご当地ナンバーへの変更」を加えるべきである。	道路運送車両法第14条、自動車登録令第43条	希望ナンバー制の利用を優良ドライバーに限定して、交通ルール遵守の一助とするよう制度変更してはどうか。
建築基準法第42条及び建築基準法第47条	第1項では、構造耐力上主要な部分である柱で最下階の部分に使用するもの下部には、土台を設けなければならないことを規定している。同条第2項では、土台は、基礎に緊結しなければならないことを規定している。令第47条第1項では、構造耐力上主要な部分である継手又は仕口は、ボルト締、かすがい打、込み栓打その他の	d		東石を用いた住宅などの伝統構法は、現状でも建築基準法に規定された構造計算によって構造耐力上安全であることが確かめられた場合には、建築することが可能である。また、構造耐力上主要な部分である継手又は仕口に設ける金物は、告示に列示した具体的な仕様のほか、構造計算によって構造耐力上安全であることが確かめられた場合には、その方法によることができる。						z16002	国土交通省	日本の伝統建築に関する建築基準法の規制緩和	5019	5019001			NPO法人呼吸大学	1	A	日本の伝統建築に関する建築基準法の規制緩和	現行法に指定されている所謂四号建築物の仕様規定について、神社仏閣などの重要文化財や国宝などに用いられている工法を使用可能にする。	住宅建築に於いて、日本古来の伝統工法を用いる事により、以前には無かったシックハウス問題を根源的に解決出来る。また、風雪災害を乗り越えて、数百年以上現存する重要文化財や国宝などの建築物に証明される長命建築工法に基づいて住宅を建設する事で、国民の健康や財産の保護を図ると共に、住宅建設業界から発生する大量の産業廃棄物の問題解決の道を開く。更に、日本の風土に合った伝統建築の文化を実生活社会の中で活用し、未来へ継承出来る。	現行建築基準法では、2階建て以上の住宅に関して、石場立ての家(東石工法)は仕様規定に於いて認められておらず、実際には、ベタ基礎または布基礎による住宅しか建てる事が出来ない。その為、建築物の通風が阻害され、それによる建物の腐朽と短命化、あるいはシックハウスが問題と成っている。ベタ基礎に使用される素材(コンクリート)の寿命も60年である為、次世代へ残せる住まいは建てられない。アンカーボルトや金物による仕口緊結なども地震力を直接伝える弊害を持っている。	建築基準法施行令第42条及び建築基準法施行令第47条	知人の紹介
なし	ゲートのオープン時間に関して、国として規制していないが、現在、平成13年11月29日の港運労働協会の合意により、ゲートのオープン時間は8:30~20:00となっている。	d		港湾のコンテナヤードにおけるゲートのオープン時間については、ターミナル運営者(港湾運送事業者)や荷主など関係者間の合意によって決まるものであり、国として規制をしているわけではない。ゲートのオープンについては、我が国の商慣習上、必ずしも荷主側が24時間体制ではないに、夜中に数台やってくるトラックのために港湾労働者をゲート及びその関連施設に常時配置することはコストの面からも効率的ではないことから、ゲートのオープン時間は8:30~20:00となっている。夜間の需要があるゲートについては、個別の港湾労使の合意によってあけていところ(南本牧等)もあり、国土交通省としても、ニーズのある港については当事者の取組みを支援してまいりたい。なお、港湾の24時間フルオープン化については、平成13年11月末に荷役作業については1月1日を除き、364日24時間実施することについて港運労働協会で合意し、港湾荷役の24時間フルオープンが実現された。						z16003	国土交通省	コンテナヤードゲートの時間延長	5020	5020011			社団法人日本自動車工業会	11	A	コンテナヤードゲートのオープン時間延長	コンテナヤードゲートのオープン時間を、通関時間に合わせて随時対応いただきたい。 ・Airについては、365日、24時間体制になっている。 ・16:45以降は、企業の工場(パニング場)からコンテナヤードへ直行できず、一度、コンテナを保管用地に搬入し、翌日以降コンテナヤードに搬入している。企業にとっては、輸送の二度手間等により、無駄なコストや作業が発生している。(ドライバーの人員費、保管用地の使用料、ヘッドとコンテナの連結作業等)	[現状] コンテナヤードオープン時間は、月-土8:30-16:45、日祝は休み、 コンテナ船接岸時は、コンテナヤード内での作業は稼働しているが、ゲートがクローズしている時間帯は、パニング済のコンテナがあったとしても、ヤードに搬入できず、保管用地に置きましている。	本船入港時間、通関対応は、365日、24時間体制になりつつあるも、コンテナヤードのゲートオープン時間は月-土16:45(カット日は20:00)までである。(開門が早い、物流が滞る)	なし	・当会重点要望項目
道路法第47条第2項、道路運送車両の保安基準第4条、第55条、基準緩和と自動車の認定要領(平成9年9月19日付け自技第193号)	セミトレーラの車両総重量の規制、基準緩和と認定による国際海上コンテナ用セミトレーラの車両総重量に関する取扱い、	1.d 2.c		【道路法関係】 道路は一定の諸元の車両の通行を想定し、この車両が安全かつ円滑に通行できるように設計されており、車両制限令によって道路を通行する車両の寸法、重さ等の最高限度(一般的制限値)を定めている。 ただし、車両の構造又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は、車両の条件や経路の上を構築等構造物の条件から個別に審査を行い、道路の構造を保全し又は交通の危険を防止するための条件を付して通行できる場合には、一般的制限値を超えて車両の通行を許可することは現行制度で可能である。 (道路運送車両法関係) セミトレーラの場合最速軸距9.5メートル以上の場合車両総重量は28トンを超えてはならないとなっているが、保安基準第55条により、20フィートコンテナで30.48トンの最大積載量の国際海上コンテナについては、基準緩和認定を受けることで対応可能である。 2. 【道路法関係】 車両の寸法、重さ等の最高限度(一般的制限値)を超える車両は本来通行させてはならないが、道路管理者が個別に審査を行い、車両の構造または積載する貨物が特殊であるため、やむを得ず、条件を付して通行可能な場合には、条件を付して通行を認めているものではない。例えば、審査を行った結果として、他の車線にはみださなければ通行できない車両の場合などには、交通の危険を防止する観点から誘導車を配置する条件をもって通行を許可しているものである。						z16004	国土交通省	(20フィートコンテナ)最大総重量時の通行条件の規制緩和	5020	5020012			社団法人日本自動車工業会	12	A	(20フィートコンテナ)最大総重量時の通行条件の規制緩和	1.20フィートコンテナで、30.48トンの最大積載量輸送が可能になるよう、上記の規制を見直し、シャーシーの最速軸距の最小値を10.4m以上を認めていただきたい。 2. また、30.48トンの場合における、前後の誘導車の配置条件上 撤廃していただきたい。 ・コンテナ自身は、最大積載量30.48トンのコンテナ輸送会社に、十分な安全運転の指導・教育を行うことにより、事故防止を行うことができると考える。 ・要望が実現すれば、現行より6トン多い積載が可能となり、コンテナの輸送本数が削減でき、結果、燃料消費量の削減、CO2低減につながる。 ・国土交通省は、通行ルートの届出に基づき、事前に道路、橋等の状況を十分チェックし、ルート上の危険箇所等を把握・指導した上で通行承認を出しており、誘導車を配置しなくとも、対応できると考える。 また、コンテナ輸送車の前後に誘導車を配置することは、輸送コストの増加と	[現状] H15.9.16から、20フィート国際海上ドライコンテナでは、最大積載量30.48トンのパニング輸送(コンテナ自重とコンテナ中味重量)が、以下条件のもと認められることとなった。 ・ヘッド、シャーシー、コンテナ自重、コンテナ中味重量の総重量が44t以下 ・シャーシーの最速軸距の最小値が11.9m以上 コンテナ輸送車の前後に誘導車を配置して通行	30.48トンの最大積載量が認められたものの、実際は上記を共に満たすこと(軽量の適合シャーシー製造)が困難であり、24t以下の最大積載量で対応している。 (24t以下の条件: は上記と同様、は10.4m以上、の条件なし)	平成9年9月19日付(自技第193号)基準緩和と自動車の認定要領について平成15年9月16日付、一部改正(国自技第94号の3)	・当会重点要望項目

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
1(海工輸送)危険物船舶運送及び貯蔵規則第2条第1号	危険物の海上及び航空輸送に係る安全規制(取納容器等の技術基準等)を定める告示第2条、別表第1(航空輸送)航空法第8条航空法施行規則第19条	c		我が国における危険物の海上及び航空輸送は、それぞれ国際条約に基づき安全規制が実施されているところであり、エアバッグ・シートベルトについては条約上危険物として扱われていることから、国際約束の誠実な履行の観点から、要望内容を現時点において実現することは困難である。 また、具体的事業の実施内容において「単体で出荷されれば危険品となるが、車両に組み込まれれば危険品に該当しない」とあるが、車両に組み込まれる場合、車両自体が強固な容器としての安全要件を満たすこととなるため条約上危険物としての扱いが必要とされていないが、単体で輸送する場合には、安全を担保する観点から、条約による国際基準に基づく安全基準に適合した容器包装が必要である。		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。「現状、国際条約の誠実な履行の観点から実施が困難であるとのコメント」があるが、火薬類取締法から適用除外とされている品目でもあり、是非国際的な会議または調整の場で当件を上げ頂き、危険品対象品目見直し等の継続検討をお願いしたい。	b		危険物輸送に係る国際条約は、各輸送モード間における整合性を図る観点から、「危険物輸送に関する国連勧告(通称、オレンジブック)」の内容を取り入れており、本勧告を改正するためには、国連において毎年2回(7月頃と12月頃)開催されている「国連危険物輸送専門家委員会」に提案を行い、当該委員会の了承を得る必要がある。当該委員会に提案を行うためには、国内において、当該提案内容が客観的データ等による科学的・技術的根拠に基づき安全上問題がないこと等について、専門家を交えた検討を行い了承を得ることが必要である。	z16005	国土交通省	エアバッグ・シートベルトの危険品品目からの適用除外	5020	5020013			社団法人日本自動車工業会	13	A	エアバッグ・シートベルトの危険品品目からの適用除外	火薬類取締法からも当該部品は適用除外されており、危険品レベルは低いものと思われる。したがって、自動車用エアバッグ・シートベルトについては危険品から除外してもらいたい。 (*火薬類取締法施行規則(抄)第一条の四(火工品の指定)	【現状】単体で出荷されれば危険品となるが、車両に組み込まれれば危険品に該当しない。	危険品出荷のための船社/航空会社宛て申告書類作成に、乙種業者を含め多くの工数を要している。	【国際海事機構(IMO: International Maritime Organization)】国際海上危険物規則(IMDG CODE) 【国際航空運送協会(IATA: International Air Transport Association)】航空危険物規則(IATA Dangerous Goods Regulations)	
道路運送車両法第36条の2	自動車の回送運行を行う場合には、法令に規定された回送運行許可番号を表示しなければならない。	c		自動車回送運行を行う場合には、運輸支庁等で自動車の検査・登録を受け、自動車登録番号標を取り付けなければならないこととされている。この場合、自動車登録番号標は個車を誰からも容易に外形上で特定するためのものであり、自動車登録番号標及びこれに記載された自動車登録番号を見やすいように表示することで盗難・事故が起きたとき等の個車の特定に寄与している。 一方、大量の商品自動車等を輸送する場合は、運行者の利便と負担軽減等の観点から、回送運行の許可を受けることで、例外的に、自動車の検査・登録を受けなくても回送運行することが可能とされている。ただし、この場合も、回送される自動車について、上述の観点から個車を特定する必要があるため、回送運行許可番号標の表示が義務付けられているところである。 なお、自動車運送船への積み込み・自動車運送船からの陸揚げ等の短時間には、大量に自動車を回送するような場合には回送運行許可番号標の取り付けが負担となっていたので、回送業務の効率化を図る観点から省令を改正(今年5月から施行)し、回送運行許可番号標を簡便な方法で取り付けられるよう措置した。		新車に個車を識別できるような、簡易な表示を行なう事によって、ナンバープレートでの表示を省略することの可否について改めて検討され、示されたい。	c		視認性等を確保した上で「個車を識別できるような簡易な表示」として柔軟化回送運行許可番号標の制度を導入したものであり、本提案についても同制度で対応可能と考える。	z16006	国土交通省	自動車の回送運行時における「ナンバープレート」表示の柔軟化	5020	5020014			社団法人日本自動車工業会	14	A	自動車の回送運行時における「ナンバープレート」表示の柔軟化	派出し作業は、通常モータープール(保税地域)から岸壁エプロンまで数台の新車と随伴車(足車)が運んで走行するが、途中数十メートル程度公道を走行することがある。この船積等のため短距離・短時間公道を走行する場合には、新車と随伴車に「船積走行中」等の表示を行うか、または新車に「船積走行中」等の表示を行い随伴車に「黄色回転灯」を表示することにより、輸送車輛へのナンバープレートの表示を省略して欲しい。	・時間のロス及び船積費用のコストアップになっている。 【現状】港頭地区(特区内)の保税地域において輸出の許可を受けた自動車(新車)を船積のため岸壁サイドまで回送(派出し)する場合、特区用の「回送運行許可番号標」(仮ナンバープレート)を各車輛の前後に表示しなければならない。	・確かに公道を走行するもの、一般市民車輦等の通行が少ない港頭地区という限られた区域内を短距離・短時間走行するだけであり、各車輛に仮ナンバープレートを表示させる必要性に乏しい。また、仮ナンバープレートの着脱作業が大いに簡素化されるうえ、仮ナンバープレートの管理が必要なくなる。	構造改革特別区域法第2条第3項に規定する省令の特例に関する措置等	・当会重点要望項目
道路整備特別措置法第3条	道路整備特別措置法施行令第5条、第8条	c		「高速道路特定区域」については、昭和63年の道路審議会答申を受け、収受業務の合理化を図りつつ車種間の負担の公平性を図る観点から、「占有者負担」「原因者負担」「受益者負担」という考え方を総合的に勘案して決定。自動二輪車については、走行時に他の車両と同様に1車線を占有し、交通安全上必要な車間距離を確保する必要があること(占有者負担)、また法定の最高速度は他の車種と同様に100kmであること(受益者負担)、さらに照明、標識等に要する費用や道路巡回費用等に関して、他の車種と同様の負担を行うべきものと考えられること(原因者負担)から総合的に勘案すると軽自動車との差異はほとんどなく、同一の車種区分とすることは適正であると認識している。また、軽自動車等の区分よりも下位区分を設ける場合においては、値上げとなる負担が生じる恐れがあることから、慎重な議論が必要であると認識。 なお、料金の額については、高速道路株式会社申請に基づき、国土交通大臣が許可をして決定しているものであり、この中で、利用者の負担の公平を図る観点から、車種区分を設定して料金を徴収しているところである。よって、車種区分自体は料金を徴収する区分を設ける必要はないと判断している。		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種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。	z16007	国土交通省	二輪独自の高速道路通行料金設定	5020	5020015			社団法人日本自動車工業会	15	A	二輪独自の高速道路通行料金設定	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。	【現状】二輪車の高速道路通行料金は軽自動車と同額になっている。	四輪車と比較して、占有面積・道路損傷度の小さい二輪車が、高速道路通行料金の根拠である「車種区分」ならびに「車種間料金比較」に二輪車区分がないため、二輪車専用料金の設定がない。これは二輪車ユーザーに必要以上の経済的負担を強いている。	道路整備特別設置法 施行令	・6月度の再要望 ・当会重点要望項目
駐車場法2条2号	駐車場法における自動車を定義	d		地方公共団体の予算要求は、各地方公共団体の政策判断に基づいて行われるものである。 用語の定義規定である駐車場法2条2号は各地方公共団体の予算要求について規制するものではない。また、駐車場法2条2号が自動二輪車の駐車場の整備を妨げるものではない旨や実際の取り組み事例などを、会議、研修会、監修書籍を通じて地方公共団体や一般に周知している。		駐車場の「自動車」の定義に大型自動二輪車及び普通自動二輪車を含める駐車場の一部改正を行う準備を進めているところ。	a			z16008	国土交通省	自動二輪車の駐車場整備	5020	5020016			社団法人日本自動車工業会	16	A	自動二輪車の駐車場整備	駐車場法には、自動二輪車の駐車場への受け入れを妨げるような規制はないため、現行駐車場法で十分対応可能であるとのことだが、多くの自治体が予算承認等議会審議に向け、「法的根拠」が無いことにより、提出を見送るケースがあるため、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。	【現状】自動二輪車(50ccを超えるもの)を受け入れる駐車場が僅少である。	原動機付自転車(50cc以下)は、平成5年の自転車法の改正で自転車に原付自転車が含まれることになったため、自転車駐車場への受け入れが可能になり、駐車スペースは徐々に増えつつある。しかし、自動二輪車(50ccを超えるもの)は、「自転車法」の対象外であるため、「駐車場法」からも除外されているため、自動二輪車の駐車可能な駐車場の設置及び改善が進まず、自動二輪車のユーザーの多くは、心ならずも路上駐車を余儀なくされるなど、その行動を阻害する要因となっている。	駐車場法	・6月度の再要望 ・当会重点要望項目

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)	
道路法第47条の2、道路運送車両法第40条(道路運送車両の保安基準第4条の2)	軸重の一般的制限値は10トン以下、フル積載海上コンテナを積載したトレーラをけん引するトラックのうち、エアサスペンションを装着するものの駆動軸重は、11.5トンまで特殊車両通行許可及び基準緩和の対象。	b		エアサスペンションを装着するトラックで、フル積載海上コンテナ用トレーラを牽引するものについては、自動車産業業界との協力の下、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。実には担保されることが必要。海上コンテナの場合と同様にトレーラを牽引するエアサスペンションを装着するトラックについて、車両の構造または積載する貨物が特殊であることから軸重11.5であることがやむを得ないと認められ、技術的検討を行い、一定の緩和効果が認められた場合には、対象とすることは可能。技術検討は、個別の車両について行う必要があり、対象となる車両の構造または積載する貨物が特殊であってやむを得ないと認められるかどうか等を含めて、平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う。		検討状況についてご回答いただきたい。	b		具体的な実験に先立ち、車両をパ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い、その結果を受け実車による実験を実施中である。	z16009	国土交通省	ISO海上コンテナフル積載緩和(海コンフル積載緩和)と分割可能な貨物を輸送するセミトレーラへの基準緩和(バラ積み緩和)の法規制の整理統合化	5020	5020017				社団法人日本自動車工業会	17	A	ISO海上コンテナフル積載緩和(海コンフル積載緩和)と分割可能な貨物を輸送するセミトレーラへの基準緩和(バラ積み緩和)の法規制の整理統合化	海コンフル積載緩和とバラ積み緩和の保安基準及び車限令の整理統合を進め、届出業務の効率化を図ることを要望する。 また、物流効率化の観点からも、少なくとも海コンフル積載と車両仕様が同一ならば、バラ積み緩和の通行条件の向上が図れるよう要望する。(別添参照) 前回要望時と比べ、内容の修正は無いが、日程的に、平成16年度は技術検討、実験等を行う必要があり結論まで至らなかった。よって、引き続き平成17年度の規制緩和と要望として再提出するものである。	[現状]保安基準上、海コンフル積載緩和はエアサスに限り駆動軸重を11.5まで緩和が認められる。一方、バラ積み緩和についてはコンテナを含む特例3車種について、サスペンション型式に拘らず(実質エアサスのみ届出可)トレーラGVW36まで緩和が認められている。以上の2つの緩和は法規上の条件は異なるが、実際の運用上では、トレーラGVW、GCW、軸重等はほぼ同様の緩和内容が該当車両に与えられる。 また、車限令上、海コンフル積載とバラ積みの貨物は同様な重量、寸法ながら、実際の通行許可は、海コンフル積載の方が有利な通行条件が認められる。逆に言えば、バラ積みを海コンフル積載と同等の通行条件にするには約3-7トンの積載量が減トンとなる。	保安基準:メーカーサイドから見れば、トラックは同一車型にも拘らず届出の分類が異なる事により、類別の増加、トレーラとの連結検討の増加等、非効率な届出業務が発生している。 車限令:駆動軸重、軸間距離、懸架装置等の車両仕様(=道路への被害度)が同一であるにも拘わらず、積載物品により通行条件が異なる。その結果、バラ積み緩和車は減トンする必要があり、バラ積み緩和とメリットを十分に生かされていない。	保安基準、車両制限令(車限令)	平成16年11月度の再要望 ・当会重点要望項目 ・添付資料あり
標準仕様認定制度において、自動車製作者の申請により標準仕様を満たしているものに認定を行っている。	d			ノンステップバスの標準仕様は、製造コストの低減、利便性向上、安全性確保に一層配慮したノンステップバスを普及させるべく、学識経験者、バス利用者、バス事業者、バスメーカー及び関係行政機関をメンバーとする検討会においてとりまとめられたものである。 認定制度において多様な仕様を認めることとノンステップバスの開発・製造コストが増大し、ノンステップバスの普及に支障をきたす恐れがあることから、一定の数の仕様(都市型・近郊型・郊外型)を認定しているところであり、走行環境に応じた仕様を選択することが可能である。 なお、認定を受けたノンステップバスについて認定制度の枠内で自社独自の仕様で改造する場合にあっては、改造に要する追加的費用は補助金の対象外であるものの、基本認定車に係る補助は交付される。					z16010	国土交通省	標準仕様/ノンステップバス認定における認定基準の緩和	5022	5022001				呉市交通局	1	A	標準仕様/ノンステップバス認定制度における認定基準の緩和	現在、国土交通省においては、ノンステップバス標準仕様を策定し、標準仕様に合致するバスについては認定を行うと共に補助制度の対象としているが、シート配列の改造等については認定の対象とならず、地域の走行環境に応じた軽微な改造等についても認定の対象とすべきである。	標準仕様認定を受けたノンステップバスを購入した後、横向きシートを縦向きに変更するなど、走行環境に応じた軽微な改造等を行い、利便性、安全性を高める。	標準仕様認定を受けている各メーカーの型式には、シート配列が一部横向きとなっているものが多く、縦向きに比べ、特に、山間部等のカーブが多い路線において、急ブレーキ時の安全性や車酔いなどといった快適性が大きく損なわれている。しかしながら、現行の認定基準ではシート配列の改造等は認められておらず、補助制度の対象からも外れるため、ノンステップバス普及促進の妨げとなっている。	標準仕様/ノンステップバス認定制度		
マンションの管理の適正化の推進に関する法律第58条	国土交通大臣はその指定する者に試験の実施に関する事務を行わせることができる。	c		マンションの管理の適正化を推進し、居住者の良好な居住環境の確保を図る上で、管理業務主任者には高い能力が求められ、その能力を証明する管理業務主任者試験の実施には、高度な公平性と中立性が求められる。したがって、当該試験については、基本的には国土交通大臣が実施すべきものとされ、国土交通大臣が指定する者による実施を委託できることとしている。 上記の趣旨に鑑みれば、公正性・中立性が確保され、営利を目的としない民法第三十四条の規定により設立された法人以外の法人等に、当該試験を実施させることはできない。					z16011	全省庁	独立行政法人並びに政府官掌の公益法人、社団・財団法人等が運営実施している国家資格試験業務の、民間への委託開放を希望致します。	5026	5026001	1		(株)アイイーシー	1	B	独立行政法人並びに政府官掌の公益法人、社団・財団法人等が運営実施している国家資格試験業務の、民間への委託開放を希望致します。	国家資格試験の受付事務から採点処理・合否判定・通知業務までの一連の作業業務は、民間で十分に対応出来る内容であり、且つ効率、効果的な運用が大幅に改善できると認めています。 管理栄養士・社会福祉士・衛生管理者(厚生労働省)、行政書士(総務省)、国内旅行業取扱主任者(一般旅行業取扱主任者・マンション管理士・管理業務主任者・宅地建物取引主任者(国土交通省)、危険物取扱者(消防庁)の試験業務の規制撤廃および民間への業務開放を要望致します。	試験業務に付随する一切のアウトソーシングを事業主体として取組んでおります。 政府官掌でなくてはならない明確な事由が見当たらないこと、民間に出来ない事由が明確でない事による国家資格試験の民間開放を要望致します。	全省庁で定められている国家試験ごとの、省令等により、公益法人、資格認定事業団体でしか、取り扱いが出来ないとなっているもの、各資格の業法および、法律	法律等で指定された資格認定事業者以外でも、取り扱いができる国家試験業務の事務請負の民間への開放および規制の緩和・撤廃を要望致します。			
マンションの管理の適正化の推進に関する法律第11条	国土交通大臣はその指定する者に試験の実施に関する事務を行わせることができる。	c		マンションの管理の適正化を推進し、マンションにおける良好な居住環境の確保を図る上で、マンション管理士には高い能力が求められ、その能力について行う国家資格に係る試験業務の運営については、その国家資格たる性質上、公正性及び中立性の確保並びに適正かつ確実な実施が必要とされる。 上記の趣旨に鑑みれば、公正性・中立性が確保され、営利を目的としない民法第三十四条の規定により設立された法人以外の者に、当該試験事務を行わせることはできない。					z16011	全省庁	独立行政法人並びに政府官掌の公益法人、社団・財団法人等が運営実施している国家資格試験業務の、民間への委託開放を希望致します。	5026	5026001	2		(株)アイイーシー	1	B	独立行政法人並びに政府官掌の公益法人、社団・財団法人等が運営実施している国家資格試験業務の、民間への委託開放を希望致します。	国家資格試験の受付事務から採点処理・合否判定・通知業務までの一連の作業業務は、民間で十分に対応出来る内容であり、且つ効率、効果的な運用が大幅に改善できると認めています。 管理栄養士・社会福祉士・衛生管理者(厚生労働省)、行政書士(総務省)、国内旅行業取扱主任者(一般旅行業取扱主任者・マンション管理士・管理業務主任者・宅地建物取引主任者(国土交通省)、危険物取扱者(消防庁)の試験業務の規制撤廃および民間への業務開放を要望致します。	試験業務に付随する一切のアウトソーシングを事業主体として取組んでおります。 政府官掌でなくてはならない明確な事由が見当たらないこと、民間に出来ない事由が明確でない事による国家資格試験の民間開放を要望致します。	全省庁で定められている国家試験ごとの、省令等により、公益法人、資格認定事業団体でしか、取り扱いが出来ないとなっているもの、各資格の業法および、法律	法律等で指定された資格認定事業者以外でも、取り扱いができる国家試験業務の事務請負の民間への開放および規制の緩和・撤廃を要望致します。			

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
宅地建物取引業法第16条の2、第16条の3	都道府県知事は国土交通大臣の指定する者に試験の実施に関する事務を行わせることができる。	C		購入者等の損害を未然に防止し、消費者保護を図る上で、宅地建物取引主任者には高い能力が求められ、その能力を証明する宅地建物取引主任者資格試験の実施には、高度な公平性と中立性が求められている。したがって、当該試験については、基本的には都道府県知事が実施すべきものとされ、国土交通大臣が指定する者のみその実施を委託できることとされている。 上記の趣旨に鑑みれば、公正性・中立性が確保され、営利を目的としない民法第二十四条の規定により設立された法人以外の法人等に、当該試験を実施させることはできない。						z16011	全省庁	独立行政法人並びに、政府官掌の公益法人、社団・財団法人等が運営実施している国家資格試験業務の、民間への委託開放を希望致します。	5026	5026001	3		(株)アイ・イーシー	1	B	独立行政法人並びに、政府官掌の公益法人、社団・財団法人等が運営実施している国家資格試験業務の、民間への委託開放を希望致します。	国家資格試験の受付事務から採点処理・合否判定・通知業務までの一連の作業事務は、民間で十分に対応出来る内容であり、且つ効率、効果的な運用が大幅に改善できると見込めます。	試験業務に付随する一切のアウトソーシングを事業主体として取組んでおります。	政府官掌でなくてはならない明確な事由が見当たらないこと、民間に出来ない事由が明確でない事による国家資格試験の民間開放を要望致します。	全省庁で定められている国家試験ごとの、省令等により、公益法人、資格認定事業団体でしか、取り扱いが出来ないとなっているもの、各資格の業法および、法律	法律等で指定された資格認定事業者以外でも、取り扱いができる国家試験業務の事務請負の民間への開放および規制の緩和・撤廃を要望致します。
旅行業法第25条の2	国土交通大臣は、申請により、旅行業協会に第十一條の三の規定による旅行業務取扱管理者試験の事務を行わせることができる。	C		旅行業務取扱管理者制度は、旅行業において、消費者保護を図る上での極めて重要な制度として位置付けられている。そのため、旅行業務取扱管理者には高度の知識・業務能力が求められ、国家試験に合格した者のみ、その資格を与えることとしているものである。 その試験事務は、このような国家資格の付与の前提として行われるものであることから、高度な安定性、公正性が求められることに加え、合格水準を維持するために全国統一的手法で行われるべきものである。 なお、現在、試験事務は、法第25条の2の規定に基づき、申請により、(社)日本旅行業協会と(社)全国旅行業協会が代行している。旅行業協会は、旅行業務に関する取引の公正の維持、旅行者の安全確保、利便の増進のため、苦情解決業務、弁済業務、調査、研究及び広報業務等の法第22条の3に規定する法定業務を行うために指定された法人であり、高度な安定性と公正性が求められる試験の実施主体として適切であると考えられるため、今後とも、引き続き両法人に試験事務を代行させるのが適切である。						z16011	全省庁	独立行政法人並びに、政府官掌の公益法人、社団・財団法人等が運営実施している国家資格試験業務の、民間への委託開放を希望致します。	5026	5026001	4		(株)アイ・イーシー	1	B	独立行政法人並びに、政府官掌の公益法人、社団・財団法人等が運営実施している国家資格試験業務の、民間への委託開放を希望致します。	国家資格試験の受付事務から採点処理・合否判定・通知業務までの一連の作業事務は、民間で十分に対応出来る内容であり、且つ効率、効果的な運用が大幅に改善できると見込めます。	試験業務に付随する一切のアウトソーシングを事業主体として取組んでおります。	政府官掌でなくてはならない明確な事由が見当たらないこと、民間に出来ない事由が明確でない事による国家資格試験の民間開放を要望致します。	全省庁で定められている国家試験ごとの、省令等により、公益法人、資格認定事業団体でしか、取り扱いが出来ないとなっているもの、各資格の業法および、法律	法律等で指定された資格認定事業者以外でも、取り扱いができる国家試験業務の事務請負の民間への開放および規制の緩和・撤廃を要望致します。
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、トラック等の四輪車の有効期間を延長することはできない。						z16012	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	5030	5030001			社団法人日本船主協会	1	A	内航輸送用トレーラー・シャーシの車検制度の緩和	モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシに対する自動車検査証の有効期限は、毎日陸上輸送している一般のトラック同様1年である。主に海上輸送用であるトレーラー・シャーシは、本船内または港頭地区駐車場に停車している状態が長く、陸上走行距離が短いものとなっている。また、シャーシ自体は動力を持たず、トレーラー(ヘッド)に牽引されるだけである。このような使用実態に即し、現在実施中の走行距離及び消耗度の調査を踏まえて、モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシをナンバープレート等により陸上輸送用と区別した上で、車検の点検項目及び車検の有効期限を見直すべきである。	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、現在実施中の走行距離及び消耗度の調査を踏まえて、モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシをナンバープレート等により陸上輸送用と区別した上で、車検の点検項目及び車検の有効期限を見直すべきである。	道路運送車両法第61条		
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に関する法律第3条、貨物自動車運送事業法第4条	d		フェリー会社等が確保しているシャーシ置場や市の港湾局が提供する港湾用地等の陸上の駐車スペースについては、貨物自動車運送事業者が当該土地の所有者と賃貸借契約を締結する等により車庫として使用する権限を取得すれば、事業計画上の車庫として認められる。						z16013	警察庁・国土交通省	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	5030	5030002			社団法人日本船主協会	2	A	内航輸送用トレーラー・シャーシの車庫に関する規定の見直し	内航輸送用シャーシ運用上においては、登録用車庫確保の負担が所有者に強いられる一方、その車庫はほとんど利用されず、現在の規制は利用実態にそぐわないため、内航輸送用シャーシについては、港頭地区の野積場または荷捌き地を車庫として認めるべきである。	自動車の保有者は車庫法により保管場所を確保しなければならないが、海上輸送用トレーラー・シャーシについても一般のトラック同様、同法が適用されている。しかし、内航輸送用シャーシの車庫の利用実態は、船内及び港頭地区に限られる。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わせて港頭地区の野積場または荷捌き地を車庫として認めるべきである。	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条、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		

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)	
道路運送車両法第40条及び41条	〔道路法関係〕 高速自動車国道におけるフルトレーラ連結車の車長18m	-	-	道路は一定の諸元の車両の通行を想定し、この車両が安全かつ円滑に通行できるように設計されており、車両制限令によって道路を通行する車両の寸法、重量等の最高限度(一般的制限値)を定めている。 一般的制限値を超える車両の通行は交通の安全や道路構造に影響を与えるため、車両の構造又は積載する貨物が特殊であるためやむを得ない場合に通行の可否を検討し、可能な場合には必要な条件を附して通行を許可している。 本件の場合も他の車両と同様、車両の構造又は積載する貨物が特殊であるが、車両の総重量が構造点に与える影響や車両の寸法等から交差点等の折渡の可否等道路法の要件を満たすかの検討を行い、これらを満たす場合には必要な条件を付して通行を許可することは可能である。 ただし、要望にある連結車が上記要件を満たすか否かは個別の判断になるため、個別の通行の可否については現段階では判断できない。 〔道路運送車両法関係〕 自動車単体での基準に適合していること及び被けん引自動車の取扱ひとして可能な場合(けん引車、被けん引車の両方)							z16018	警察庁・国土交通省	高速道トラック2台以上連結全車駆動隊列走行への法整備(新規)	5042	5042003			有限会社 エーエス企画	3	A	高速道トラック2台以上連結全車駆動隊列走行への法整備(新規)	連結全長18メートル以内、前車トラックでけん引する等の条件で、2台のトラック同士連結車の認証を昨年3月に国土交通省から取得しましたが、高速自動車国道に限定して、2台以上のトラックを連結し等「ノンレールモダリティ」版として運転、全車駆動、後車の操舵、制動、駆動を前車と同調制御させて隊列走行ができるよう提案方々法整備等を要望します。	高速道路でのトラック同士隊列走行の運用は、法整備と併せて、高速自動車国道への出入りは、トラック単独又は2台のトラック同士連結状態で、2台以上のトラック同士隊列走行への連結切り離し等の操縦、管理はサービスエリアで行う等「ノンレールモダリティ」版として高速道路民営会社と輸送業者等との協業でビジネスモデルを構築して展開されることを提案します。	2台以上のトラック同士隊列走行は、全長18メートル以内の車両が安全かつ円滑に通行できるように設計されており、燃費が一般道から高速道移行及び空気抵抗減等で各々20%前後削減され、高速道使用料を含む経費が大幅に削減(大型車で5台連結走行時は単独走行より60%削減)され、少子化に伴う省人化、燃料の高騰、京都議定書発効による燃費、CO2排出削減要請の対応策として、高速道路利用率増加による高速道路民営会社の負債の早期償却策として大いに期待できます。 2台のトラック同士連結車で後車をAT(自動変速)化と後車の駆動力、操舵、制動等を前車同調制御装置の付加でのこれまでの研究結果等から精査して2台以上の隊列走行も技術的に成立は可能と見えます。 法整備については、現在、国土交通省の音頭で官産学公の連携で、2010年に立ち上げるべく研究推進中のITS(高度道路交通システム)の中の効率性を目的とする「商業車の連続自動運転、ITS技術を活用して車々間、路車間の通信情報で商業車を加速、制動、操舵等を自動制御して車々間隔一定で走行させる」がありますが、これが法的に成立するならば、半自動運転機械的連結隊列	道路法(昭和27年法律第180号)第47条第1項の規定に基づく(車両制限令(昭和36年政令第205号)第3条第5項第3号(車両の幅等の最高限度)) 道路運送車両の保安基準道路法(昭和26年運輸省令第67号)第1章総則第1条第2号(用語の定義) 道路交通法第84条 - 87条(運転免許の仕組み) 道路交通法第75条(高速道路での走行)	添付資料の項目 資料 トラック同士連結車の国土交通省から認証取得関連資料(紹介新聞記事、大型タンク車での認証書2種) 資料 「トラック同士連結車」活用提案書(中型トラックでのモニター車の紹介も含む) 資料 関東経済産業局の助成金での自動車同士連結車の連結装置の研究開発結果報告書(当結果を通じて2台以上のトラック同士隊列走行は技術的に可能と見た) 資料 半自動運転機械的連結隊列走行「化構想資料(大型車で高速道単独走行より5台連結走行では経費が60%削減される)」 資料 国土交通省北陸信越運輸局に提示した要望書(記載の要望が本要望に該当)
都市計画法第7条、8条、15条 都市計画運用指針 - 2-1	区域区分は、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために定める。 区域区分の変更は都道府県の都市計画手続きを経て定める。 都市計画運用指針において、市街化調整区域がその周囲を市街化区域に囲まれることとなる場合、当該市街化調整区域の規模は、「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に	d		提案内容にある「間口要件」は法制度上ない。 仮に、ご指摘の要件が市街化調整区域がその周囲を市街化区域に囲まれる場合の当該市街化調整区域の規模要件、を指しているとする、当該要件は、将来、計画的な市街化を行なうこととなった場合に支障のない面積が確保するために技術的助言として定められたものであり、制度の趣旨に照らして適切な運用が必要ではあるが、区域区分の決定は都市計画決定権者が諸条件を勘案して行なうものであるため、都市計画決定権者に相談されたい。 なお、市街化区域内において、500m以上の規模の区域で継続的に営農する土地については、生産緑地地区を指定する方法もある。						z16019	総務省・国土交通省	市街化区域から市街化調整区域への逆線引き要件の緩和	5045	5045001			原田 靖	1	A	市街化区域から市街化調整区域への逆線引き要件の緩和	市街化区域内で、農業を行っている区域において、今後市街化(宅地化)が進んでいく見込みのない区域において、市街化調整区域に編入する要件を緩和を望む。	農業を継続的に行っているが、市街化区域の農地は、固定資産税の軽減を受けているが、負担調整率によって固定資産税が上昇してしまう、継続的に農業を営もうとしても、年間10%ほどの税額の上昇があれば、農業の採算をとることはできない状況である。市街化調整区域に編入するにあたっては、編入する境界付近の間口要件などがあり、都市計画委員会に逆線引きを申請しても却下されている。農業を継続的に続けるためにも、市街化調整区域への逆線引きの要件を緩和するか、あるいは、市街化区域内の農地について、負担調整率の軽減など税負担を抑える仕組みを創出するなどを望む。	農地法/都市計画法			
道路整備特別措置法第3条、道路整備特別措置法施行令第5条、第8条	高速道路料金の車種区分は、道路運送車両法等の区分により規定されており、普通貨物自動車については、道路交通法第5条による車種区分を1つの区分としている。	b		「中型運転免許」創設を踏まえた新たな料金の区分については、当該免許創設に伴う道路運送車両法等の関係法令の改正の動向を見ながら、負担の公平の観点も踏まえて、高速道路株式会社において検討されるものと見られ、 なお、料金の額については、高速道路株式会社の申請に基づき、国土交通大臣が許可をして決定しているものであり、この中で、利用者の負担の公平を図る観点から、車種区分を設定して料金を徴収しているところである。よって、車種区分自体は料金を徴収する区分を設定しているにすぎない。						現在株式会社で検討されているものとの判断だが、検討状況について、可能な範囲でご回答いただきたい。	z16020	国土交通省	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直しについて	5048	5048002			(社)全日本トラック協会	2	A	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直しについて	道路交通法改正により、貨物自動車に係る運転免許制度は、「大型免許」を車両総重量11トン以上とし、同じ5トンから11トンを「中型免許」として創設されたが、運転免許制度の基準と同様に有料道路の通行料金区分等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直しをされた。	道路運送車両法61条、同法施行規則第11条、第1号様式、道路運送車両の保安基準第18条の2、第41条、第44条、第48条の2、貨物自動車運送事業輸送安全規則第8条、第9条、道路整備特別措置法第2条の4、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第2条(別表第1 - 305・305の2・327の2)、第3条(別表第5 - 109の4)			
道路法第47条及び同法第47条の2 道路運送車両法第40条(道路運送車両の保安基準第4条の2)	軸重の一般的制限値は10トン以下、フル積載海上コンテナを積載したトレーラをけん引するトラックのうち、エアサスペンションを装着するもの駆動軸重は、11.5トンまで	b		エアサスペンションを装着するトラックで、フル積載対応海上コンテナ用トレーラを牽引するものについては、自動車産業界との協力の下、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時期、重量違反車両が無(なる)ことが確実に担保されることが必要。 海上コンテナの場合と同様にトレーラを牽引するエアサスペンションを装着するトラックについては、車両の構造または積載する貨物が特殊であることから軸重11.5であることがやむを得ないと認められ、技術的検討を行い、一定の緩和効果が認められた場合には、対象とすることは可能。技術的検討は、個別の車両について行う必要がある。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。						現在、緩和の可能性について検討中とのことであるが、検討状況、方向性について示して頂きたい。	z16021	国土交通省	駆動軸重の軸重規制緩和	5048	5048003			(社)全日本トラック協会	3	A	駆動軸重の軸重規制緩和	自動車の軸重 最大10トン	軸重規制については、今般フル積載対応海上コンテナ用トレーラをけん引するトラックのうち、必要な条件を満たす2軸トラックについては、駆動軸重11.5トン以下まで認められたところであるが、物流効率化の促進及び物流コストの低減に資する観点から、フル積載対応海上コンテナけん引以外の2軸トラックの軸重規制についても、「2軸トラックの駆動軸重に関する試験及び判定方法」による判定に適合したトラックについては、フル積載対応海上コンテナけん引用2軸トラックと同様の取扱いとしていただきたい。	道路運送車両の保安基準第4条の2第1項、車両制限令第3条第1項第二号口		

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
道路法第47条の2第1項	許可期間最長1年	c	-	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、対応は困難である。なお、コスト軽減については、平成16年11月2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。		現在行われているシステム改良等、事業者の利便性向上のための具体的な措置の検討状況について示して頂きたい。	c	-	自動車車検証写しの添付省略に向けたシステム改良等の検討を進めているところである。	z16022	国土交通省	特殊車両の通行許可期間の延長について	5048	5048004			(社)全日本トラック協会	4	A	特殊車両の通行許可期間の延長について	特殊車両の通行許可期間の延長について	許可期間 1年	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時は、申請に基づいて車両の通行許可を受けるとしているが、一旦許可を得ても、許可期間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ことから、申請事業者の申請に係る事務負担とコストを軽減するため許可期間の延長を図りたい。	道路法第47条の2、車両の通行の許可の手續等を定める省令第6条	
土砂等を運搬する大型自動車の安全に関する特別措置法第3条第2項、第4条、第6条	土砂等を運搬する大型自動車の安全に関する特別措置法第3条第2項、第4条、第6条	c	-	(1)運賃負担力の小さいもの等を運搬する土砂等運搬大型自動車は、速度制限違反、積載制限違反及び過労運転を生じやすく、一旦事故を起こした場合は重大事故となる可能性が高い。営業用ダンプカーについては、より見やすい表示番号を表示することにより運転者の無謀な運転に対する自戒自粛を促すという目的に加えて、営業用ダンプカーの事故発生率(車両数当たりの事故件数)は自家用ダンプカーより高くなっている等の事情も考慮すれば、当該表示番号制度の必要性は引き続き認められることから、廃止は困難である。(2)前回答したとおりダンプカーの過積載は、依然として厳しい状況にあることから、貨物自動車運送事業輸送安全規則等によるソフト面及び自重計の取付けによる車両構造的なハード面における規制が必要とされている。ご要望のような自重計の取付け義務を廃止する場合には、これに変わる過積載防止装置の備え付けを規定する必要があり、現在考えられる装置としては、過積載を行った場合に走行を不能にする装置があるものの、自重計より遙かに高額であることから現実的ではなく、自動車使用者負担増及び物流コストの増加となることから自重計の取付け義務を廃止することは困難である。		本要望については、引き続きの要望であり、見直しの可否について再検討され、示されたい。	c	-		z16023	国土交通省	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	5048	5048005			(社)全日本トラック協会	5	A	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車を使用するものは、当該車両について表示番号の指定を受け、また表示番号を表示しなければならない。土砂等を運搬する大型自動車を使用するものは、当該車両に積載重量の自重計を取り付けなければならない。	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法(ダンプ規制法)等に基づく(以下の規制について、物流コストの軽減等を図る観点から、早期に緩和されたい。(1)道路運送法において営業用貨物自動車には、使用者の名称等の表示が義務付けられており、さらに、ダンプ規制法による「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」の表示番号制度の義務がなされておらず二重規制となり、これの車体への表示に1台約数万円の費用負担が必要となる。また、表示番号制度は運転者・使用者の無謀な運転に対する自戒自粛を促すことが主旨とされているが営業用ダンプカーについては、貨物自動車運送事業輸送安全規則等による運行管理等に義務付けられ遵守していることから、営業用ダンプカーについては「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」義務について廃止されたい。仮に廃止が不可能であるならば明解な理由を示されたい。(2)ダンプカーへの「積載重量の自重計」の取付け義務については、営業用については貨物自動車運送事業輸送安全規則等による過積載の防止など運行管理等の規程を遵守しており、また、物流コストの軽減を図る観点から積載重量の表示義務の廃止を早期に検討すること。	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法第3条第2項、第4条、第6条	
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か年計画(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、トラック等の四輪車の有効期間を延長することはできない。			c	-		z16024	国土交通省	トラック・トレーラの車検期間の見直しについて	5048	5048008			(社)全日本トラック協会	8	A	トラック・トレーラの車検期間の見直しについて	トラック・トレーラの車検期間の見直しについて	初回 初度登録2年目、以降、1年ごと	車両総重量8トン未満のトラックについて、初回車検期間が平成12年に2年に延長されたが、車両総重量8トン以上のトラック・トレーラについても初回車検の期間を2年にされたい。8トン未満のトラックについては、2回目以降についても2年にされたい。	道路運送車両法第48条、61条	
交通安全施設等整備事業の推進に関する法律	交通安全施設等整備事業により整備可能	d	-	反射材等の視線誘導標については、交通安全や歩行空間のバリアフリー化等の観点から、道路管理者が地域特性等を勘案し、必要に応じて設置しているところである。		前回答のとおり、反射材等の視線誘導標については、交通安全や歩行空間のバリアフリー化等の観点から、道路管理者が地域特性や当該製品の効果等を勘案し、必要に応じて設置することは現行制度においても可能である。	d	-		z16025	国土交通省	歩歩道間および路切における反射材標示の設置法制化(新規)規制	5049	5049001			有限会社 完装	1	A	歩歩道間および路切における反射材標示の設置法制化(新規)規制	歩歩道間および路切における反射材標示の設置法制化(新規)規制	交通安全対策本部の決定(平成15年3月27日)によれば高齢歩行者・高齢自転車利用者の交通事故対策の必要性が述べられている。また、高齢社会対策大綱(平成13年12月28日閣議決定)では多様なライフスタイルを可能とする高齢者の自立支援その他への取組を推進することとしている。本提案は上記の決定・大綱の主旨を実現するものである。交通安全対策本部決定では、高齢の歩行者・高齢自転車利用者の視認性を高める反射材の効用が述べられている。本提案はこれをさらに進め、緑石や段差を対象として歩歩道間・路切に限定して反射材標示の法制化を加えるものである。「要望理由=右欄」に述べるように高齢化社会へのさまざまな効果が実現できる。	高齢者の自律移動の確保 歩歩道間や路切には緑石や段差がある。緑石や段差は、薄暮時・雨天時・夜間には背景に溶け込んでしまい、高齢者や視覚障害者にとって非常に視認しにくい状況となる。その存在に気づかず転倒するなどの歩行事故が多発している。高齢者や車椅子を使う歩行困難者は一般の歩行者に比べて視線が低く、これら緑石や段差自体に反射材標示があればたやすく認知することができる。 バリアフリー対策の連続性の確保 高齢者にとって自律移動が改善されたとはいえ、歩歩道間や路切部分の緑石や段差によってせつこの対策が分散されている。車椅子通行に配慮された歩道があっても、いざ横断歩道を渡る際に車椅子が緑石へ乗り上げ転倒にいたる事故が、特に電動車椅子で頻発している。緑石や段差の解消を行うには大掛かりな工事を伴うが、反射材標示は簡便に低コストで施工できる。 高齢者の社会参加機会を増やす 反射材は設備投資や電源が不要で、安価で簡便な貼付作業で施工できる。このため熟練が不要で高齢者にも短時間作業が可能と見込まれる。	<添付資料> 1.新聞記事、施工事例 福岡市まちづくり条例 マニュアル(抜粋) 2.交通安全対策本部決定 3.高齢社会対策大綱	

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)		
建築基準法第51条	建築基準法第51条により一定規模以上の廃棄物処理施設等を建築する場合は、都市計画にその敷地の位置を決定するか都市計画審議会が許可した場合のみ建築可能である、	c		廃棄物処理施設については、都市の中になくならない重要な施設であると同時に、周辺の環境に大きな影響を及ぼすおそれがあるため、一定規模以上の施設については、施設の配置について、都市計画で定めることを原則としているが、特定行政庁が都市計画審議会の議を経てその敷地の位置が都市計画に上支障がないと認め許可した場合にも、例外的に施設の配置を認めている。 リサイクル施設であっても、一定規模以上のものであれば、周辺の環境に大きな影響を及ぼすおそれがあることから、その立地について都市計画で定めるとを原則とし、例外的に都市計画で定められない場合は、特定行政庁による許可手続が必要とすることが適当であり、これらの手続を不適用とすることは適当ではない。		要望者から下記のとおり意見が提出されており、意見を踏まえて、再検討願いたい。 「工業専用地区は、工業の利便を促進するために定める地域とされており、どのような種類の製造施設であれ、立地に当たり特に都市計画審議会での審議や許可等の手続は必要とされていない。 ご回答においては「廃棄物処理施設については、(中略)周辺の環境に大きな影響を及ぼすおそれがある」との趣旨であるが、廃棄物処理施設に限らず、製品等の製造を行ういわゆる工業施設においても、環境への影響の恐れは同様にあるものである。特にリサイクル施設については、エコタウン事業などにより数多くの施設が立地しているが、いずれも環境への影響は工業施設に比して小さいものとなっている。 したがって廃棄物処理施設が工業専用地区に立地する場合には、一律に都市計画審議会等の手続を課すことは、工業施設に比して不公平でバランスを欠くものである。また、開催頻度の限られた都市計画審議会を課すことや様々な書類の作成など事業者に対して過大な負担を掛けているものと考えられる。	c		産業廃棄物処理施設は、都市全体から見て計画的に立地を決定すべき都市施設であり、また地域の環境に大きな影響を与える施設(いわゆる迷惑施設)である。このため、一定規模以上の施設については、原則として都市計画の手続を経た上で立地する場所を決定することとしており、それ以外の場所に立地する場合は都市計画上支障がないことを確認するため、都市計画審議会の議を経て、特定行政庁が許可することが必要である。なお、都市計画審議会の審議や許可等の手続が過大な負担との指摘については、運用の実態を把握することとしたい。	z16026	国土交通省	工業専用地域等における廃棄物処理施設の立地に関する建築基準法の緩和	5051	5051001					地方公共団体	1	A	工業専用地域等における廃棄物処理施設の立地に関する建築基準法の緩和	工業専用地域又は工業地域内に立地する一般(産業)廃棄物処理施設のうち、リサイクルを目的とした施設に対する建築基準法第51条但し書きに基づく立地許可制度の緩和(不適用)	本手続が不要となった場合、工業専用地域等に立地する場合の手続きの負担が軽減されるため、結果として廃棄物のリサイクルが進む	工業専用地域等に廃棄物処理施設を設置する場合においては、本手続が必要とされている一方、同等以上の都市計画上の影響が発生するおそれのある製造施設の設置については対象とされていない(不公平)。 特に製品の製造に用いる施設については、原料が廃棄物か有価物かという法的扱いのみで本手続の要・不要が変わっている(不合理)。 このように工業専用地域等で廃棄物処理施設を設置する場合は、一般的な製造業者に比べ過大な負担が生じている。	建築基準法第51条	これまでの事例 (1)古紙リサイクル施設 工業専用地域内で、古紙屑屋から購入した古紙に併せ、一部にオフィス等の古紙(一般廃棄物)を原料として受け入れてトイレットペーパーを製造する施設を整備することとなった。当該施設が一般廃棄物処理施設に該当するため、建築基準法第51条の手続きが必要となった。しかし、廃棄物の受入れの有無で施設内容に違いはない。 (2)空き缶リサイクル施設 工業専用地域内で産業廃棄物の空き缶から金属資源を回収する施設を設けていたが、事業拡大に伴い一般廃棄物の空き缶も対象とすることとなった。このため、一般廃棄物処理施設に該当することとなり、既に適切に稼働している施設について、改めて建築基準法第51条の手続きを行うこととなった。廃棄物の法的な区分が違っても、処理能力等にはならぬ変わりがなく、特に都市計画との整合性の問題や生活環境保全への影響はない。
建築基準法第6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は、当該工事に着手する前に、その計画が建築基準法に適合することについて、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のうち、都市計画法に基づく開発許可などの計画法に適合することについては、建築確認申請の前に担当部局で判断を行う必要がある。		耐震強度偽装問題により、建築確認の不備が指摘されているように、書式の統一等により、窓口での手続をわかりやすく(確実でスムーズなものとする)ことも建築確認において見直しが必要な事項の一つであると考え、貴省の見解を示された、	c		確認が必要な建築基準関係規定のうち、都市計画法に基づく開発許可など他法令の判断を伴う事項については、建築確認申請の前に担当部局で判断を行う必要がある。 なお、構造計算書偽装問題を踏まえた建築物の安全性の確保のための建築行政のあり方については、現在、社会資本整備審議会建築分科会に基本制度部会を設置し、専門家の方々にご審議を頂いているところで、国土交通省としては、その結果を踏まえ、所要の対応を講じて参る所存。	z16027	国土交通省	建築確認申請のワンストップサービス	5053	5053001			個人	1	A	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。また、建築確認が民間に開放されているとはい、ほとんどが行政が行っている。	書類審査が箇所ま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、これを解決することにより効率化と市場化テストを目指す。	建築基準法	1.現状について 2.問題点 3.要望 4.効果		
都市計画法第34条	都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が開発許可をすることができることとなっている、	c		平成12年の都市計画法の改正により、いわゆる既存宅地制度は、市街化調整区域の既存宅地において許可不要で建築が認められるものであったが、周辺の土地利用の状況と不調和な建築物が建築されたり、技術基準に適合しない建築物の敷地での建築が行われたりするなど無秩序な市街化の原因となっていたため廃止され、建築物の用途が周辺の土地利用の状況と調和し、かつ、一定の技術基準に適合するものに限り許可できることとされた。 なお、平成12年の改正法の施行日までに確認を受けた市街化調整区域の既存宅地において行う自己の居住は業務の用に供する建築物の建築については、当該建築行為が自己の生活を継続的に営むことと密接に関連しているため、施行日から起算して5年を経過する日まで経過措置が設けられているところ。						z16028	国土交通省	自家用家屋の建築許可	5058	5058001			安野健二	1	A	自家用家屋の建築許可	調整区域内既存宅地について、第三者が建築物を建築可能とする緩和	昭和52年4月市街化区域内宅地購入、昭和62年5月調整区域となり現在に至る。自家用家屋建築規制のため宅地が利用できない、	都市計画法43条、7条、34条施行規則28条				
		e		当省管法令等において提案にあるような柵やガードの設置を義務付けている規定はない、						z16029	警察庁・国土交通省	歩道や歩行者用道路での路面電車走行における歩行者用安全対策の緩和(トランジットモールの実現)	5059	5059001			特定非営利活動法人ふくい路面電車とまちづくりの会	1	A	歩道や歩行者用道路での路面電車走行における歩行者用安全対策の緩和(トランジットモールの実現)	現行の法律、またはその運用では、全国的にLRV(軽快低床電車によるシステム)導入が進められようとしている現状において、軽快低床電車(以下LRVという)による中心市街地やターミナル乗り入れの際に、欧米におけるトランジットモールの形態を採るとする時、安全対策用の柵やガードを備えなければならず、人の自由な往来の妨げになる。そして、LRVが警告ホーンを鳴らしながら徐行して運行すれば安全の確保は可能と考え、LRVが走行状態にない空間に歩行者を阻害する柵やガードはその必要性はない。	LRVの中心市街地の走行は、歩行者のモビリティの向上と中心市街地の活性化に寄与することから、中心市街地や駅前広場へのLRVの乗り入れが地方都市中心に進められようとしている。その際の歩行者の安全を確保するための方策として、軌道や道路の構造的改良やLRVが走行するときのみ歩行者用道路や歩道にガードマンを配置したり、LRVが警告ホーンを鳴らしながら徐行して運行すれば安全の確保は可能と考え、LRVが走行状態にない空間に歩行者を阻害する柵やガードは必要としない、	現行の法規では、歩道或いは歩行者用道路における路面電車の通行の規定は、車道の通行規定を準用した取扱いをしている。そもそも、車両はその通行に定まった方向性はなく(歩行者への安全性は低いもの、軌道を走行する路面電車は車両と比較してはるかに安全性は高い、現実には道路の安全な通行を管理する都道府県警察は、歩道空間に路面電車が走行するといふとき、安全策やガードが必要という、せつ々の歩行空間も柵があったのでは自由な往来や、開放的な空間は得られない、	道路交通法第2条第11項8号 道路交通法第9条(歩行者用道路を通行する車両の義務) 道路交通法第16条(車両及び路面電車の交通方法)			

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
建設業法第7条第1号、建設業法第7条第1号イに掲げる者と同者以上の能力を有する者	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必要がある旨規定している。 許可を受けようとする建設業に5年以上の経営業務の管理責任者としての経験を有していること	c		経営業務の管理責任者の設置は、発注者保護の観点から、適正な建設業の経営を確保するために設けられているものであり、経営業務を担当する役員等に建設業の経営業務について責任ある立場で一定以上の経験を有する者が最低一人いることを求めるものである。 建設業については、発注者との請負契約に基づく一品ごとの注文生産となっており、工事目的物の引渡し後においても瑕疵担保責任を一定期間負うという特色がある。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、そのことから経営業務の管理責任者としての経験年数としては5年とすることが適当である。 上記のとおり、5年とすることが適当である経験年数を一律に引き下げることは、建設業の経営に係る一通りの業務経験を積まない者による経営を認めることを意味し、発注者保護を目的とする建設業法第6条、建設業法第11条第2項及び建設業法施行規則第2条により規定しており、工事経歴書の様式としては様式第2号によるもの及び様式第2号の二によるもの二通りのものが規定されているところ。 建設業許可申請用の様式として定めている様式第2号による工事経歴書については、完成工事及び未完工事のうち主な工事についてその記載を求めるところとなっている。 また、経営事項審査申請用の様式として定めている様式第2号の二による工事経歴書については、完成工事に係る経歴の合計のおおむね7割を超えるところまで記載することを求めるものがあるが、請負金額が500万円に満たない工事等建設業法施行令第1条の2第1項に規定する建設工事については10件を超えて記載することは要しないなど、軽微な工事に係る記載が申請者に過重な負担とならないよう配慮している。 上記のとおり、建設業許可申請及び経営事項審査申請に係る工事経歴書については、請負金額の額が500万円未満である軽微な建設工事について						z16034	国土交通省	建設業経営業務管理責任者の要件緩和	5071	5071002			ソニー(株)	2	A	建設業経営業務管理責任者の要件緩和	1. 建設業法第七條第一項第一号イの経験年数を5年から3年に短縮していただきたい。 2. 建設省告示第355号に規定してある経験年数を7年から5年に短縮していただきたい。 3. 国総建356号(3)の経験年数を7年から5年に短縮していただきたい。		1. 経営業務の管理責任者は、許可を受けようとする法人において常勤の役員の地位にあることが義務付けられているが、この要件がメーカーなどが子会社の設立を通じて業務を行うなど、企業の経営形態の多様化の障害となっている。 2. 本法令制定後、建築方法には大きな進歩が見られ、結果として大幅な工期の短縮が見られるのが実情である。また管理手法についても、建築方法の変化やIT機器の利用に伴い、当時想定されたであろう経験を、より短い期間で積むことができたり、想定されたであろう経験そのものが必ずしも現在と合致していない場合も考えられる。	建設業法第七條第一項第一号 建設省告示第355号 国総建発356号	
建設業法第6条第1項、建設業法第11条第2項	建設業の許可を受けようとする者は許可申請書に工事経歴書等の書類を許可申請書に添付しなければならない。また許可に係る建設業者は、毎営業年度終了の時の工事経歴書等の書類を提出しなければならない。	e		建設業法第6条第1項第1号、建設業法第11条、建設業法施行規則第10条により、「工事経歴書」を添付することになっており、工事種別ごとに売上の70%に達するまで、発注者、工事件名、工期等を記載することを求められている。 工事種別によっては、70%に達するまでに請負金額が大きいもの(場合によっては、1万円、2万円といった小額の案件)を累計して記載する必要がある。そもそも、500万円未満の工事には建設業許可が必要とされていないことを勘案し、個別工事の履歴については、500万円以上の記載が妥当だと考える。					z16035	国土交通省	決算変更届けに添付する工事経歴書の記載内容簡略化	5071	5071003			ソニー(株)	3	A	決算変更届けに添付する工事経歴書の記載内容簡略化	500万円以下の工事については、工事履歴書への記載を免除していただきたい。		建設業法第六條第一項第一号、建設業法第十一條、建設業法施行規則第十條により、「工事経歴書」を添付することになっており、工事種別ごとに売上の70%に達するまで、発注者、工事件名、工期等を記載することを求められている。 工事種別によっては、70%に達するまでに請負金額が大きいもの(場合によっては、1万円、2万円といった小額の案件)を累計して記載する必要がある。そもそも、500万円未満の工事には建設業許可が必要とされていないことを勘案し、個別工事の履歴については、500万円以上の記載が妥当だと考える。	1.建設業法第六條【許可申請書の添付書類】第一項第一号 2.建設業法第十一條【変更等の届出】 3.建設業法施行規則第十條		
建設業法第26条、建設業法施行令第2条	建設業者は、その請け負った建設工事を施工するときは、主任技術者を置かなければならない。また、発注者から直接建設工事を請け負った特定建設業者は、当該建設工事を施工するために締結した下請契約の請負金額の額が3000万円(建築工事業である場合においては、4500万円)以上になる場合には、監理技術者を置かなければならない。	c		建設業法26条においては、「建設業者は、その請け負った建設工事を施工するときは、当該建設工事に主任技術者を置かなければならない」と規定している。これは、建設業の許可を受けた建設業者であれば、いかなる請負金額であっても主任技術者を置くことにより、建設工事の適正な施工を確保するという建設業法の目的を達成するために置かれている規定であることから、ご要望にお応えすることは困難である。					z16036	国土交通省	技術者(現場に配置すべき技術者)配置基準の緩和	5071	5071004			ソニー(株)	4	A	技術者(現場に配置すべき技術者)配置基準の緩和	現場に配置すべき技術者の要件として、工事金額による区分が規定されているが、技術者の配置要件を500万円以上の工事とするよう、措置を求める。		現在の建設業法では、建築一式以外の工事を受注する場合、その受注額が500万円未満の場合は必ずしも許可の必要はない。この規定と配置技術者に関する規定の間に不整合が存在していると思われる。	建設業法第26条		
統計法及び統計報告調整法の規定に基づき実施している。統計調査結果の提供については「統計データ」によって府省横断的に行われている。		d		各府省で実施している統計業務を横断的に一元管理・運用することについては、現在、総務省を担当府省として、統計業務の効率化、統計利用者のサービス向上を図ること等を内容とする「統計調査業務の業務・システムの最適化計画」を策定しているところであり、その中で、検討しているところである。 なお、当該「各府省共同利用型システム」の管理・運営については、独立行政法人統計センターにおいて行う方向で検討されているところである。	統計情報の一元的提供等の実施に関する具体的内容毎のスケジュールを明らかにされたい。また指定統計及び承認統計の提供業務に関する民間開放についてもご検討いただきたい。				z16037	厚生労働省・農林水産省・国土交通省	統計業務	5072	5072004			民間企業	4	B	統計業務	各府省庁や統計局で実施している統計業務	各府省庁や統計局で実施している統計業務を横断的に一元管理・運営を行う。	各府省の統計業務を一元管理・運営することによりシステム構築費や運用費、人件費が大幅に削減できる。また統計利用者にとっても府省を横断して検索が可能になるなどサービスの向上が期待できる。			

該当法令	制度の現状	措置の種類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	再検討要請	措置の種類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
	導入済	d		クレジットカード支払については、現行会計法令等に対応する範囲内で、導入している。		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。海外における調達・支払業務において既にクレジットカード決済を導入いただいていることは理解できる。しかし、今回要望している内容は、諸外国のように国内における物品調達・支払業務におけるクレジットカードシステムを活用したコスト削減や業務効率化である。既に既存の会計期間より適正な運用が行われているとのことであるが、再度諸外国の導入事例等をご確認いただき、国内の調達・支払業務についてもご検討いただきたい。 また、金融庁・財務省からの回答にある通り、「物品調達・物品管理、謝金、諸手当、補助金及び旅費の各業務」システム最適化計画により、物品調達・支払業務が電子化される予定であるが、その計画の中でクレジットカードシステムの導入についてもご検討いただきたい。		当省としては、現行会計法令等に対応する範囲内で導入している。会計制度全体に係ることであれば、所管省において検討されるべきものである。統一的な方針が示されれば、それに基づき対応する。	z16038	全省庁	政府における物品調達・支払業務におけるクレジットカードシステムの導入	5075	5075002				クレジットカード普及連絡会(クレジットカード会社29社 別紙参加カード会社社名一覧を参照)	A	政府における物品調達・支払業務におけるクレジットカードシステムの導入	諸外国と同様にクレジットカードシステムを導入した。政府における物品購入・支払いシステムを実現し、政府の物品調達・支払いに関するコスト削減や業務プロセスの効率化を実現いただきたい。については、会計法や予算決算及び会計令等において、本要望を妨げる規定がある場合は、その規定をご指摘いただくとともに制度を改正いただきたい。	各府省庁において実施されている、物品調達・支出の一連の業務プロセスにクレジットカードシステム(政府購買専用カードの発行、決済スキームの活用、共同アウトソーシングシステムの構築等)を導入する。まずは、いくつかの府省庁で実証実験を行い効果を確認。効果が認められた場合は、その他の府省庁に順次拡大する。	諸外国では、既にクレジットカードシステムを導入し、政府物品調達・支払業務におけるコスト削減・効率化において大きな成果を上げています。米国では年間14億ドル、イギリスでは年間1億ドルのコスト削減効果があると推定されている。従って、日本においても物品調達・支払業務にクレジットカードシステムを導入することによる、コスト削減・効率化効果が見込めるものと考えられるため、関係府省において検討をお願いします。	会計法(第10条～第28条)、予算決算及び会計令(第38条～第63条)、契約事務取扱規則(第1条～第27条)	[ご参考:クレジットカードシステムを導入している諸外国]米国、イギリス、フランス、ドイツ、アイルランド、イタリア、ノルウェー、スペイン、スウェーデン、オーストラリア、香港、韓国、ニュージーランド、シンガポール、台湾、タイ、カナダ、アルゼンチン、ブラジル、コスタリカ、ペルー、リコ等。物品調達に限定するものではなく、政府からの様々な支出においてクレジットカードシステムを導入している国々
	下水道法第12条、第12条の11	d		下水道に大きな負荷を与え、又は河川を汚染するような量の油が事業場から下水道に排除されないよう、事業場の施設(床面積の大小にかかわらず、下水道管理者は、地域の実情に応じ、条例で当該事業場に除油施設を設け、又は当該事業場において必要な措置をしなければならない旨を定めることができる。)		要望元から下記のご意見が提出されており、意見を踏まえて、再検討願いたい。 グリストラップの設置義務は回答どおりあります。しかしながら運用に問題があります。実質的には機能していないのが現状です。従って殆どの飲食店ではグリストラップの管理が不十分で、油の垂れ流し状況が現在も続いています。規制が実情には機能せず無意味化しているのでは、むしろ撤廃すべきではないでしょうか。各自自治体も排水規制を遵守する姿勢を貫き、群馬県の榛名湖地域では水道使用量の50立方メートルを10立方メートルに下げ、排出水のBODを600mg/Lを25mg/Lに厳しくし、その他PHやSS等も厳しくする上乗せ排出基準を行っている地域もあります。上記規制を遵守し達成する為には設備に適切な容量、容積が必要です。この基準は日本阻集器工業会やHASSなどでも業種・業態・客席数に応じた排水処理設備としてグリストラップの設置基準となる指数を発表しています。更に食品衛生法で日常の管理手法として、流入する食品残さは毎日捨てましょう。槽内に溜まる油は一週間に一回は掬い取りましょう。槽内の油を水で洗って		飲食店等の事業場等から排除される下水の水質については、各下水道管理者において必要に応じてチェックを行っているところであるが、当該水質が適正に保たれることが重要であるため、これまでも機会を捉えて、各下水道管理者に対して、排除される下水の水質について、必要に応じてチェックするよう、指導あるいは注意喚起してきたところで、今後とも適切に対応して参りたい。	z16039	国土交通省 環境省	「排水基準の遵守の徹底、飲食事業におけるグリストラップ管理を徹底し廃油処理を再資源化について	5077	5077001				有限会社 KOMATSU 代表 小松 清	A	「排水基準の遵守の徹底、飲食事業におけるグリストラップ管理を徹底し廃油処理を再資源化について	グリストラップは排水を行う全ての事業所に設置が義務付けられています。しかし飲食店事業所の規制の縛りは420平米以下は規制の対象外となっている。殆どのグリストラップが建築申請上付けているだけの存在になっています。国内飲食店は80万軒有るとされていますが、その殆どは規制のからない施設で、そこから流される排水は機能上十分な量も有りですが、下水道に大きな負荷を与え、河川を汚染し、東京湾等に油の塊を流し出し、環境破壊の元になっています。グリストラップの規制を飲食店全てに広げ、食品衛生法と下水道法を遵守する様改正をお願いします。	現在、グリストラップの清掃を簡単に行えるシステムを開発(特許申請中)「ラックチャージ」のネーミングで販売しています。清掃を行う人が悪臭に悩まされず、簡単に清掃が出来ること事で1年間で150箇所設置の実績を作りました。簡単清掃で毎日行う事で槽内の腐敗が防止され、グリストラップの機能が戻り、浮上油が回収できる様になりました。	グリストラップから流れる腐敗し油成分が多量に含まれた排水は、下水道に大きな負荷を与えています。(下水道の維持費が増大していきます)又グリストラップを腐敗させている現状、産業廃棄物としての処分しかりません。再利用可能な資源が産業廃棄物化し焼却処理がされています。	日本において飲食店はチェーン店(JF加盟店)は10万店と云われています。その他飲食店はその8倍から10倍であると云われています。それら小規模店舗に対して適正な法令の遵守と浮上油の回収を再資源化の課題として取り組む事で、下水道の負荷の減少、公共費コストの削減、になります。更に東京湾や各河川等の環境保全に大きく貢献できると考えます。(別紙添付)環境にやさしいグリストラップ清掃について、	
	建設業法第7条第2号、建設業法第7条第2号イ又はロに掲げる者と同者	c		「監督技術者及び主任技術者(以下「監督技術者等」という)の職務は、建設工事の適正な施工を確保する観点から、当該工事現場における建設工事の施工の技術上の管理をつかさどること、すなわち、建設工事の施工に当たり、施工内容、工程、技術的事項、設計図書の内容等を把握したうえで、その施工計画を作成し、工事全体の工程の把握、具体的な工事の工程管理、品質確保の体制整備、検査及び試験の実施等及び工事的物等の品質管理を行うことである。このため、監督技術者等となり得る資格は、上述のような各業種の技術者としての資質(知識、技術及び技能)がはかれる内容でなければならないが、「工事担任者」資格については、先般の規制緩和と要望に基づき、電気通信工事における監督技術者等の資格要件について他者資格の活用を検討した結果、監督技術者等の資格要件として「工事担任者」資格を活用することは困難としているところであり、ご要望にお応えすることは困難である。		貴省見解では監督技術者等の資格要件として「工事担任者」資格を活用することは困難との措置であり、その理由として、「工事担任者」資格は監督技術者等の資格要件である「設計管理、施工管理、安全管理」に関する資質がはかれる内容ではないとしているが、今回の措置については改正工事担任者規則(平成17年4月22日総務省令第78号)の「工事担任者」試験の範囲内において「設計管理、施工管理、安全管理」に関する内容に規定されているものであり、次のとおり更なる意見を申し上げ、「工事担任者」資格を監督技術者等の資格要件に活用することを強く要望する。(1)設計管理、施工管理、安全管理に関する内容は、A11種、A2種、DD1種、DD2種、A1・DD総合種の各資格に設定されている。(2)建設工事の施工に従事する者の技術上の指導監督を行う内容は、上記(1)の各種管理の出題範囲に含まれていることは当然である。	z16040	国土交通省	電気通信工事業者における専任技術者要件の緩和	5079	5079001			(財)日本データ通信協会理事長 松井浩、(社)電信電話工事協会会長 貝瀬俊二、(社)情報通信協議会会長 西井昭	A	「監督技術者」及び「主任技術者」の資格は、技術士試験のうち技術部門を電機、電子部門又は総合技術監督部門(選択科目を電子・電気部門にかかるとするものに限る。)とするものに合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導監督の実務経験を有する場合となっている。「営業所の(電気通信工事)専任技術者である「監督技術者」及び「主任技術者」の申請要件として、電機、電子技術士に加え、総務省認定国家資格「工事担任者」資格に該当する事としてほしい。「工事担任者規則」(昭和60年4月1日郵政省令第28号)は、「IP化の進展に伴う電気通信回線設備及び端末設備の変化・発展を受けIT化の進展に即した内容に全面改正(平成17年4月22日総務省令第78号)され、情報セキュリティの技術が盛り込まれ、また、設計並びに施工及び安全の管理等が明確にされた。」「工事担任者」は情報通信分野の高度な資格で、構内における情報通信を管理する総合的資格であり、建設法でいう専任技術者の要件は備えているものと思量される。	建設業法の規定に基づき試験資格が許可等の要件の対象となっている電気工事業者など技術者の育成が容易となっている業種もある中で、一部の事業に課せられた特別な規制となっている。構内における電気通信工事業者にとって高度かつ専門的な電気・電力業の知識・実務を必要とする電気・電子技術士資格を取得することは、事業の機会もほとんどなく大変困難である。電気通信工事、電気通信事業者が行う電気通信設備工事のみならず構内における電気通信設備工事と一体となって始めてネットワークとして利用の用いられるものである。しかも、構内における電気通信工事とは、近年「IT化の進展に伴いビル情報化設備は著しく高度化、大型化されているものが出てきている。建設業法の監督技術者の資格取得は実務経験充足によることであるが、発注工事の小規模化が強く、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。従って、構内における電気通信設備工事に必要な有資格者が不足し、IT革命を享受するユーザサイドに立った情報通信設備に必要となる資格を確保するためには、本市においても各種土木工事の積算の基準として採用しているところですが、その諸経費については、基準書に記述されている内容について、各種現場にて必要のないもの等があり、率分の内訳(構成比)を明らかにしていただき、必要のないものについては削除等が可能となるようにしていただきたい。具体的には、土木請負工事費積算基準の内容のうち、各種経費の「率」に含まれる部分について、工事の種類により必要のない経費(例えば、舗装工事における営繕費:現場事務所に必要な費用・労働者宿舎に必要な費用等、地元業者に発注する場合の現場管理費の外注経費、一般管理費の調査研究費・広告宣伝費・寄付金・試験研究費償却・開発費償却等)について、「率」分に係る内訳構成比(例えば%等)を示していただく、低減が可能になると考えられます。確かに、積算基準には「率」(純工事費や工事原価等)に乘じて得た額の範囲内とする。とはなっていますが、低減する根拠が明確でないため苦慮しています。また、構成比を明らかにして頂けた場合の積算に際して、各種経費を計算する	建設業法の規定に基づき試験資格が許可等の要件の対象となっている電気工事業者など技術者の育成が容易となっている業種もある中で、一部の事業に課せられた特別な規制となっている。構内における電気通信工事業者にとって高度かつ専門的な電気・電力業の知識・実務を必要とする電気・電子技術士資格を取得することは、事業の機会もほとんどなく大変困難である。電気通信工事、電気通信事業者が行う電気通信設備工事のみならず構内における電気通信設備工事と一体となって始めてネットワークとして利用の用いられるものである。しかも、構内における電気通信工事とは、近年「IT化の進展に伴いビル情報化設備は著しく高度化、大型化されているものが出てきている。建設業法の監督技術者の資格取得は実務経験充足によることであるが、発注工事の小規模化が強く、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。従って、構内における電気通信設備工事に必要な有資格者が不足し、IT革命を享受するユーザサイドに立った情報通信設備に必要となる資格を確保するためには、本市においても各種土木工事の積算の基準として採用しているところですが、その諸経費については、基準書に記述されている内容について、各種現場にて必要のないもの等があり、率分の内訳(構成比)を明らかにしていただき、必要のないものについては削除等が可能となるようにしていただきたい。具体的には、土木請負工事費積算基準の内容のうち、各種経費の「率」に含まれる部分について、工事の種類により必要のない経費(例えば、舗装工事における営繕費:現場事務所に必要な費用・労働者宿舎に必要な費用等、地元業者に発注する場合の現場管理費の外注経費、一般管理費の調査研究費・広告宣伝費・寄付金・試験研究費償却・開発費償却等)について、「率」分に係る内訳構成比(例えば%等)を示していただく、低減が可能になると考えられます。確かに、積算基準には「率」(純工事費や工事原価等)に乘じて得た額の範囲内とする。とはなっていますが、低減する根拠が明確でないため苦慮しています。また、構成比を明らかにして頂けた場合の積算に際して、各種経費を計算する	建設業法第7条第2号イ又はロに掲げる者と同者以上の知識及び技術又は技能を有する者(昭和47年建設省告示第352号)建設業法第15条第2号イ又はロに掲げる者と同者以上の知識及び技術又は技能を有する者(昭和47年建設省告示第352号)建設業法第15条第2号イ又はロに掲げる者と同者以上の知識及び技術又は技能を有する者(昭和47年建設省告示第352号)					
		e		各都道府県に参考送付している土木請負工事費積算要領及び土木請負工事費積算基準は、土木請負工事費積算要領の第1(目的)に記載されているとおり、国土交通省直轄の土木工事を請負施工に付する場合における工事の設計書に適用することを目的としており、各都道府県政令市の工事発注に用いることを目的としていない。また、本要領及び積算基準は、国土交通省における積算の取扱いについて参考までに各都道府県政令市に送付しているものであり、その採用、改定等は各都道府県の責任においてなされている。よって、各都道府県政令市に対して、何ら規制しているものではないので、全国規模の規制改革・民間開放要望には該当しない。						z16041	国土交通省	土木請負工事費積算基準の各諸経費の構成比の公開	5080	5080001			愛媛県松山市	A	土木請負工事費積算基準の各諸経費の構成比の公開	土木請負工事費積算基準については、本市においても各種土木工事の積算の基準として採用しているところですが、各諸経費の内訳の構成比を明らかにしていただき、必要のないものについては削除できるようにしていただきたい。	土木請負工事費積算基準を使用し松山市が発注するすべての土木工事の積算において、各諸経費の率に含まれる部分について、必要のないものみ計上できるように、より妥当な積算が可能となる。	土木請負工事費積算基準の制定について(建設省官技発第37号昭和42年7月20日)土木請負工事費積算要領等の一部改正について(最終改正 国官技第279号平成17年3月24日)土木請負工事費積算要領等の一部改正について(最終改正 国官技第279号平成17年3月24日)	・平成元年度までは、現場管理費等の費目構成比が公開されていた。 ・もみじキャノン(松山)において個別相談済 (添付資料1-1) 土木請負工事費積算要領及び土木請負工事費積算基準の制定について (添付資料1-2) 土木請負工事費積算要領等の一部改正について (添付資料1-3) 土木請負工事費積算要領等の一部改正について (添付資料1-4) 補足説明資料	

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
建設業法第15条第2号ロ、建設業法施行令第5条の3	特定建設業(指定建設業を除く)の許可を受けようとする者は、その営業所ごとに次のいずれかに該当する者で専任のものを置かなければならないとされている。 技術検定その他の国土交通大臣が定める試験に合格した者又は国土交通大臣が定める免許を受けた者 発注者から直接請け負った、4500万円以上の金額の理	c		建設業法施行令においては、建設業法上の各規制の適用範囲を、各規制の趣旨目的に照らしつつ具体的な金額をもって定めており、指導監督的な実務経験を積む対象建設工事の請負金額についても、物価上昇等を踏まえて適時改正を行ってきているところである。建設工事分野における物価上昇の程度を示す指標としては、「建設工事費デフレター」を用いているところであるが、現在、物価変動幅等は当該金額の改正を行うほどには至っていないことから、ご要望には添えないと考える。						z16047	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金額の見直し	5087	5087004			情報通信ネットワーク産業協会	4	A	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金額の見直し	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の対象建設工事の請負金額の見直し(引き下げ)」	電気通信工事における監理技術者は技術士を除けば、実際の工事を通じた実務経験以外に育成ルートが存在しない。その対象となる工事の請負金額について、これまで物価上昇等を加味して適宜引き上げが行われてきている。これは平均的な物価動向を勘案しているものと思われるが、平均的な物価動向と特定分野の機器の価格動向に大きな乖離がない場合は特段問題を生じないものの、電気通信工事の分野、とりわけIT関連の分野は技術革新、グローバルな競争激化等を背景に「価格破壊」とも形容されるような価格低下が進行している。また交換機からルータへ、メインフレームからパソコンへといった機器の変貌も工事価格低下の主因となっている。平均的な物価動向とIT分野の価格動向には大きな乖離が生じてきている。建設業法は28業種を一律に規制する法律だが、今日では各業種によって工事の態様等が大きく異なっていることも事実である。優良な事業者の育成、工事品質の確保といった建設業法の基本原則は一律であるべきだが、それを達成するための個々の規制や施策は、それぞれの分野に見合った細かな対応をすることが、建設業法の趣旨を徹底することにつながる。	建設業法第15条2号ロ、建設業法施行令第5条の3		
道路法第32、36条	熱供給事業法における熱供給事業等は、道路法第36条の特別措置の対象外となっている。	d		熱供給管は、道路法第32条第1項第2号の「水管、下水管、ガス管その他これらに類する物件」に該当するものであり、道路を占有することが可能となっていることに加え、熱供給事業法の規定に基づき道路に設けられる熱供給管については、通達により許可することを原則とする取扱いを定めているところである。					z16048	国土交通省	地域冷暖房用の導管の道路占有の合理化	5090	5090001			(社)不動産協会	1	A	地域冷暖房用の導管の道路占有の合理化	地域冷暖房の熱媒体を供給地に運ぶための導管を道路内に設置する場合、道路法第32条の水管、下水管、ガス管その他これらに類する物件として占有許可を得ることになる。 一方、道路法施行令第9条の占有の期間や第12条の水管、下水管又はガス管の占有の場所に、熱供給事業法や地域冷暖房用の導管について、位置付けがなされていない。 地域冷暖房施設は、道路法において明確に位置付けていたきたい。	都市計画法に基づく都市施設であり、地域冷暖房事業は、熱供給事業法により経済産業大臣許可を受けた事業者が行う事業となっていることから、	(道路区域内の占有が認められる物件としての)位置付け(占有許可基準)になされていないこと、占有許可が認められにくく、占有を必要とする事業の推進に支障がある。	道路法施行令第9条12条	東京都道路占有許可基準(法32条第1項第2号物件)では、地域冷暖房の施設の占有について、設置にあたっては、「供給地域内において、供給対象外のビルを敷地内を横断する場合」、「供給地域外を横断する場合」を除き、道路横断とすることされており、水管、下水管、ガス管とは別の扱いとなっている。	
都市再開発法第122条、第123条	都市再開発法第122条に基づき、国は、地方公共団体が、施行者に対して市街地再開発事業に要する費用の一部を補助する場合、又は、みずから施行する場合に、予算の範囲内において政令で定めるところにより、その費用の一部を補助することができる。また、同法第123条に基づき、国及び地方公共団体は、施行者に対し、市街地再開発事業	d		市街地再開発事業における補助については、予算の範囲内において、事業進捗に応じた実施計画の変更等により年度を超えて実施する事業にも柔軟に対応している。					z16049	国土交通省	市街地再開発における補助制度について	5090	5090002			(社)不動産協会	2	A	市街地再開発における補助制度について	年度を超えて実施する事業に柔軟に対応できる補助金制度を検討してほしい。		補助金が単年度主義であるために、補助対象事業のスケジュールが年度と合致しない場合に、スケジュール変更や補助対象を除外したりする不都合が生じる	都市再開発法122、123条		
建築基準法第52条第5項	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又は供する部分の床面積に算入しない。	c		容積率制限は、市街地環境の確保とインフラに対する不可の制限の観点から行っているものであり、屋内に設けられる配管スペース等の容積率を不算入とすると、建築物の床面積が増加し、市街地環境への影響が生じることとなることから適切ではない。なお、エレベーターの床面積についての扱いについては、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)」に基づき、検討を開始することとしている。		それぞれの市街地環境を配慮した制限は容積率制限でなされるものであって、設備の容積算入基準をもって市街地環境に配慮すべきものではない。建築の現状では配管スペースが容積算入されるがゆえに、この部分が最小限スペースとなっており、配管更新のための有効なスペース等が制限され、建物の耐久性や居住性能に望ましい効果をおいていないという状況は、国民の良好な資産形成を図る上で看過すべきではなく、再考を強く希望する。また、CO2削減による温暖化対策効果が期待できるとしてオール電化住宅の温水槽設置部分は容積不算入となっている点から見て、SIによる高耐久住宅などCO2排出削減に効果がある住宅など、一定の条件の下に、本適用をみとめるなどの検討も行うべきである。			z16050	国土交通省	集合住宅の高耐久・長寿命化に向けた立体基盤整備等の容積緩和等	5090	5090003			(社)不動産協会	3	A	集合住宅の高耐久・長寿命化に向けた立体基盤整備等の容積緩和等	集合住宅の高寿命化に向けた取り組みとして、高耐久のスクルトンを構築すると同時に、設備等の更新を容易にする立体インフラ整備が欠かせないが、都心部における高層集合住宅等一定の条件範囲において、立体インフラ基盤を整備する目的の床面積に限り、容積対象面積の緩和を行うことにより、高層高耐久の集合住宅建設の誘導を図る。またエレベータースペースも同様に容積の緩和を行うことにより、高層住宅の居住性向上を図ることも検討する。	現行法規解釈では配管スペースについては容積対象床面積となるため、そのスペースは最小限とならざるを得ない。	建築基準法第52条第5項			

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
建築基準法第52条	建築基準法第52条により、用途地域や前面道路幅員の大きさによって、容積率が決まっている。	c		容積率規制については、市街地環境の確保とインフラに対する負荷の制限の観点から行っているものであり、観光振興などを目的とするからといって、当該開発に対して容積率規制を緩和することは適当ではない。						z16051	国土交通省	都市開発諸制度におけるボーナス付与の条件の拡大について	5090	5090004			(社)不動産協会	4	A	都市開発諸制度におけるボーナス付与の条件の拡大について	観光振興のための施設配置、環境対策、地震災害対策などといった、新しい時代のニーズに対応する開発に対して容積率増や優遇税制措置の適用となるよう、都市開発諸制度において配慮願いたい。			建築基準法第68条86条、都市再開発法ほか	
都市再開発法第3条第2号	市街地再開発事業の施行区域要件のうち、区域内の建築物に係るものとしては、区域内の耐火建築物の建築面積の合計が、当該区域内にある全ての建築物の建築面積の合計のおおむね三分の一以下であること又は区域内の耐火建築物の敷地面積の合計が当該区域内の全ての宅地の面積のおおむね三分の一以下であることを要する。	c		市街地再開発事業の施行区域要件は、区域全体の土地利用状況からみて市街地再開発による面整備の必要性を判断するものである。旧耐震基準の建築物とみなされる耐火性能であるとは判断できず、また、旧耐震基準建築物の存在により直ちに区域全体の都市機能の低下、土地の低利用が発生しているとは言えない。		震災対策は、早急な対策が必要であるため、再開発の要件として、耐震基準の考え方も必要と考える。耐火・非耐火にかかわらず、耐震性能が低い建物は、倒壊し、被害が大きくなることも想定される。従って、耐火要件と耐震要件のいずれかの基準により、再開発要件とすることを検討すべきと考えるが、見解を伺いたい。			z16052	国土交通省	市街地再開発事業における旧耐震建築物の取扱いに関する見直し	5090	5090006			(社)不動産協会	6	A	市街地再開発事業における旧耐震建築物の取扱いに関する見直し	都市再開発法第三条第二項に定める市街地再開発事業の施行区域要件において、耐火建築物のうち旧耐震建築物(1981年以前建築)については、非耐火建築物と同様に取扱うべきである。、周辺への環境にも配慮した耐震化促進や密集市街地対策として有効である市街地再開発事業を促進するため、旧耐震建築物は、耐火建築物とし法改正が求められる。			都市再開発法3条2	近年、都心部において直下型地震が発生した場合に想定される被害が甚大となる懸念されており、耐震化促進や密集市街地対策を緊急的に求められている。耐火構造であっても、旧耐震基準の建築物は、大きな地震により崩壊し、避難路を塞ぐなど、建物自体の危険性のみならず、周辺の防災機能にも悪影響が出てしまう可能性がある。	
都市計画法第12条の1、道路法第47条の5、建築基準法第44条	立体道路制度が適用されるのは、道路の新設、改築の場合に限られており、道路の幅員も自動車専用道路等に限定されている。	c	一	既存の一般道路については、それが開放空間として確保されていることを前提に、建築物に対する建築規制が行われており、これらの総体として避難の安全、日照、採光、通風の確保等といった市街地環境の形成がなされている。当該道路の上部空間に建築物を設置した場合、沿道の既存建築物等に対し、これらの建築物等が期待していた日照、採光、通風等を確保することができず、市街地環境の悪化をもたらすことと、当該道路は非常時の避難場所として機能しない上、消防活動においても支障となり、防災上も問題である。さらに、当該道路の上部空間が奪われることにより、道路利用者の安全上の問題や、管理費の増大が生ずるほか、道路について将来の改築への制約を招くことや、建築物の建設期間中は、当該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り、好ましくない。よって、既存の一般道路において、立体道路制度の適用は考えていない。		中心市街地において、街区の小さい区域や商店街のアーケード等道路空間を利用した再開発等が求められるケースも考えられる。立体道路制度に限定することなく、道路占有なども含め、道路空間を立体的に利用することについて、検討をすべきと考える。			z16053	国土交通省	立体道路制度の一般道路への適用	5090	5090007			(社)不動産協会	7	A	立体道路制度の一般道路への適用	相当規模で街区が狭まることにより生み出される施設が地域への貢献となることも多く、地域の事情を鑑み、道路と建築が共存する形で良好な市街地を形成することを前提として、既存の道路を都市計画上の都市施設として位置付けるなど、一定の条件のもと、立体道路制度を一般道路へ適用できる制度変更が望まれる。また権利変換後の道路の上部を利用できることにより、街区の統合によって、建物の配置に自由度を与えることになり、より良い環境が整備できることとなる。			道路法、都市再開発法、建築基準法など	立体道路制度が適用される道路は、自動車などの交通の用に提供される道路またはこれに準じる道路(特定高架道路等)に限られ、一般道路には適用されない。市再生の気運が高まり、街区統合・街区再編等による街づくりの必要性が高まる一方で、街区規模が小さな地域においては、道路によって街区が分断されてしまい、面的にも一体的な街づくりの推進が困難となっている。	
		f		税制措置についての要望のため検討対象外。		再開発事業等においては、権利を共有化することが必要であり、権利の目的として、収益床として所有することも想定される。その場合に、収益の配分の仕組みとして、信託方式などの活用が広がっているところである。従って、再開発の税制優遇の目的に鑑み、真の所有者は従前権利者と同じ場合には、信託会社に所有権を移転しても、移転とみなさぬよう、運用を弾力的にする旨を自治体に対し、周知をいただきたい。			z16054	国土交通省	市街地再開発事業における従後床の運営について～信託方式の活用～	5090	5090008			(社)不動産協会	8	A	市街地再開発事業における従後床の運営について～信託方式の活用～	市街地再開発事業においては、事業の公共性や権利変換による取得を考慮し、税の優遇措置が認められている。取得した権利床に対する固定資産税の5年間減額措置について、再開発による権利変換の目的を鑑み、信託方式により運用する場合にも適用してほしい。(1)市街地再開発事業では、零細権利者の権利を集約し、共有の業務・商業床として運用するケースが多い。2.この場合、権利者により任意組合を組成して運用するケースが多いが、相続等に際して第三者や担当権者が介入し、権利の安定が保たれる恐れがある。3.信託方式であれば、信託期間中の実質権利者は受益権の相続・売買ということになり、形式上の権利変動は発生しないため安定的な運用が実施できる。) 実際は、信託床でも個別の権利者が運用収入の中から負担するものであり、実質所有権が異動していない以上は減額措置が受けられて然るべきものと思量される。			市街地再開発法により取得した権利床は、従前権利者に比較して保有・管理コストが増加し、緩和措置として固定資産税の5年間減額措置があるが、信託された不動産は権利変換をうけた者と登記名義が異なるため、減額対象外となってしまう。		

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
	警察庁にて記載			0		再開発事業等においては、権利を共有化することが必然であり、権利の目的として、収益床として所有することも想定される。その場合に、収益の配分の仕組みとして、信託方式などの活用が広がっているところである。従って、再開発の税制優遇の目的に鑑み、真の所有者は従前権利者と同一の場合には、信託会社に所有権を移転しても、移転とみなさぬよう、運用を弾力的にする旨を自治体に対し、周知をいただきたい。				z16055	警察庁・国土交通省	地区計画等が定められた地区における、風営法の運用の合理化	5090	5090009			(社)不動産協会	9	A	地区計画等が定められた地区における、風営法の運用の合理化	風営法第33条において、政令で定める基準に従い都道府県が条例で定めるところにより、地域を定めて、深夜において酒類提供飲食店営業を営むことを禁止することができるとしている。都市計画法に基づく地区計画等を定め、建築物等の用途の制限を定めた場合などにおいては、定められた用途制限を助長し、風営法の規制内容を個別に定めるなど、弾力的な運用を、また都市再生緊急整備地域内においては、誘導すべき用途内であれば、風営法の適用から除外するなどの運用も検討すべきである。	施行令第15条において、政令で定める基準は、住居集合地域内で必要最小限度とする事とされている。一方、東京都の法律施行条例では、住居集合地域を一低、二低、一中高、二中高、一住、二住、準住居とし、地区計画等で建築物等の用途の制限を定めた場合についても、一律な運用がなされている。	風営法の規定を一律的に運用された場合に、地区によっては、夜間の健全な賑わい創出や24時間型活動へのサービスといった都市の魅力づくりに支障となるケースも考えられるため、地区計画等によって計画的に誘導できる地区においては、地区の実情にあった規定とすることが合理的と考えられる。	風営法第33条	
	建築基準法52条5項	c		建築物の屋外に設けられる廊下及び階段について建築物の床に該当しないことから、床面積に算入されず、従って容積率の算定上も延べ床面積に算入されないことから、建築基準法第52条第5項において、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も、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。		都心部における共同住宅(マンション)においては、住宅目的として共用部不参入により建築した建物(部屋)が事務目的として利用されている。こういった事務所は、一般的な事務所としての利用とは、インフラ負荷等の観点からも異なっており、影響は少ない。従って、時代的なニーズも考慮し、住宅としての台所、風呂、トイレ等が設置された建物には、住宅とみなし、共用部の容積不参入等検討すべきと考えが、貴省の見解を伺いたい。			z16056	国土交通省	共同住宅の共用部容積不参入適用における兼用住宅の取扱い	5090	5090010			(社)不動産協会	10	A	共同住宅の共用部容積不参入適用における兼用住宅の取扱い	建築基準法第52条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床面積は容積不参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とされている。これに対する要望として、共同住宅における兼用住宅についても、容積不参入の適用対象とするが、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内においては、同様に共用部容積不参入の適用を受けられるように検討願いたい。	今後は、多様な住文化を受け入れ、特殊ではなくなった住まい方をされる方々にも、法52条5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と考え。	近年、ライフスタイルの多様化に伴い、住まいながら仕事をされる方々(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ことと、運用上、入居を希望される方への制約が曖昧なものとなりやすい。また、この規制は、特定行政庁が定住促進を目的に設置する付置住宅への都心居住推進の弊害となっている。	建築基準法52条5項		
	都市再開発法第87条	c		市街地再開発事業における既存地下鉄に係る権利の取扱いについて制度を見直す場合には、権利変換手続において従前権利者の権利に影響を与えないこととなるため、制度のあり方について法制度の検討を慎重に行う必要がある。		地下鉄は都市施設として都市計画で定められた施設であり、その性質から見ても、道路等と同様に公共施設として取扱われるのが相当であると考え。地下鉄区分地上権は、事業施行前から存し、シールドのために半永久的に存置されるべきものであるが、これが再開発事業の権利変換により消滅し、任意の再設定に振らざるを得ないというは、その公共的性質上望ましくない。よって、地下鉄をはじめ都市計画に定められた都市施設のための区分地上権等は、都市再開発法において公共施設と同様に扱うべきと考えが貴省の見解を伺いたい。			z16057	国土交通省	市街地再開発事業における権利変換手続の合理化	5090	5090011			(社)不動産協会	11	A	市街地再開発事業における権利変換手続の合理化	市街地再開発事業の権利変換(全員同意型を除く)では、権利変換により所有権以外の権利は消滅する(都市再開発法87条1項)。再開発事業区域内に地下鉄がある場合、地下鉄事業者が土地に設定している区分地上権も消滅し、転出扱いとなる。しかし、実際としては、都市施設である地下鉄は存在しつつ、権利変換の枠組みの外で区分地上権を再設定する。地下鉄は、道路と同様に重要な都市施設であるので、道路と同様に権利変換する際、はじめから分離して取り扱えるようにすべきだと思う。	現在の方式では、区分地上権を再設定するためには、土地の共有者全員の同意が必要となるため、区分地上権が再設定できないというリスクも存在する。				
	都市計画法第21条の2	c		(都市計画提案について) 都市計画法第21条の2第3項により、国又は地方公共団体が所有する土地で公共施設の用に供されているものは、提案の際に土地所有者等の3分の2以上の同意を要する対象となる土地から除外されている。また、国又は地方公共団体の所有する他の土地については、国及び地方公共団体は他の一般の土地所有者等と同じ立場に立ち、提案を踏まえた都市計画が実現した場合には当該都市計画による規制を受けることとなることから、同意要件の対象となる土地から除外することは適当でない。		(都市計画提案について) 国又は地方公共団体の所有する土地で公共施設の用に供されていないものについては、国及び地方公共団体は、他の一般の土地所有者等と同じ立場に立ち、提案を踏まえた都市計画が実現した場合は当該都市計画による規制を受けることとなる土地から除外することは適当でない。他の地権者の大勢に同調するという地方公共団体の判断については、国がその是非について判断することはできない。これまで、都市計画提案に関して3分の2を超えた同意率が求められたために提案することができなかったという苦情を受けたことはなく、ヒアリングを行う予定はない。			z16058	国土交通省	都市計画提案、事業認可等における公共団体の取扱い	5090	5090012			(社)不動産協会	12	A	都市計画提案、事業認可等における公共団体の取扱い	都市計画提案及び事業計画の認可に必要な土地所有者等の2/3の合意において、地方公共団体及び公共セクターの団体が計画地内にある場合、それらの団体が公共セクターを土地所有者等の故から控除するなど、事業の早期実現を図る手段が必要。	他の地権者の総意に協調する場合が多く、自ら積極的に推進することが困難なことから判断が遅れ、市街地整備が遅延することになることが多い。	都市計画法87条			

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
2について 人札契約適正化法第16条、公共工事品質確保法第17条等 4について 公共工事品質確保法第12条	2について 人札契約適正化法、公共工事品質確保法等に基づき、公共工事の発注者は、価格に加え価格以外の要素も総合的に評価して落札者を決定する総合評価方式の積極的な導入に努めることが義務付けられている。 4について 公共工事品質確保法に基づき、公共工事の発注者は、総合評価の実施に際し、予めその評価方法を公表することが義務付けられているが、その実施状況を毎年度把握することとしている。	d		2について 人札契約適正化法、公共工事品質確保法等に基づき、公共工事の発注者に対して、総合評価方式の導入の促進を図るとともに、その実施状況を毎年度把握することとしている。 4について 公共工事品質確保法に基づき、公共工事の発注者は、総合評価の実施に際し、予めその評価方法を公表することが義務付けられているが、その実施状況を毎年度把握することとしている。						z16063	国土交通省	入札選考制度(入札方式等)	5112	5112018	2		オーストラリア	18	A	入札選考制度(入札方式等)	2. 入札において価格と質の両面を考慮したより競争的な入札選考方式を促進すべきである。 4. 入札評価に適用される基準を入札業者に明らかにすべきである。		日本の政府調達契約は価格に基づいて発注される。政府調達が一般競争入札制度や指名競争入札制度のどちらで行われている。政府調達の入札評価手続の一部として、物品やサービス提供者の技術経験や物品やサービスの質を独立的に評価することは一般的に行われていない。日本では、入札の落札者が必ずしも一番品質の良い提供者ではなく、価格に対して最も価値のある提供者ではない。公共事業の質を高め、より優れた入札業者が公共事業に参加できるようにするために、価格と質の両面に基づくより競争的な選考方式を促進すべきである。この様な手続きは外国企業に対し透明で開かれたものであるべきである		
道路運送車両法第7条、第12条、第13条、第15条、第15条の2、第16条、第59条、第62条、第97条第2項、自動車損害賠償保障法第9条	自動車保有関係手続は、自動車検査登録を受けるために、運輸支局等の他、市役所等、警察署、都道府県税事務所等、それぞれの行政機関に出向いて手続を行う必要がある。	a及びb		自動車保有関係手続(検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税等の納付等)のワンストップ化については、平成17年12月26日から、すべての関係機関にまたがるワンストップサービスの基本的な手続であり、ワンストップ化による申請者の利便性向上の効果が大きい新車の新規登録(型式指定車)を対象として、自動車保有関係手続のワンストップサービスを稼働させることとしており、これにより、各種税の納付手続の電子化や保管場所証明手続の電子化等が可能となる。 その際、入力項目を集約した申請画面や税・手数料のまとめ払いの機能を持たせることとしているほか、代行申請や申請自体もまとめて行うための機能についても設ける方向で検討するなど、大量に自動車保有する方にも配慮したシステム構築を行っているところ。 その他の対象手続の電子化については、システムの安定稼働や関係機関の対応状況等を勘案して、平成20年を目標に段階的にワンストップサービス化を進めることとしている。		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手続のワンストップサービス化については、システムの安定稼働や関係機関の対応状況等を勘案して、平成20年を目標に段階的に実施とあるが、その他の手続のワンストップサービス化の段階的実施に関し、平成18年度における具体的な検討項目、検討スケジュール等について可能な限り詳細に示されたい。	a及びb		平成18年度においては、システムの安定稼働を維持しつつ、地域拡大や手続の拡大に向けて関係省庁や地方公共団体、関係団体と連携して検討を進める。	z16064	警察庁・総務省・財務省・国土交通省	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について	5118	5118003			社団法人リース事業協会	3	A	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について	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録・国、車庫証明・納税・地方、自賠責保険確認・国)等の電子化は、新車の新規登録については平成17年12月から稼働とされ、その他の手続は平成20年を目標に段階的に進めるとされているが、電子化に際しては、大量に自動車保有する者の手続き等を充分に考慮すること、	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。	大量に自動車保有する者が自動車関係手続を行う場合、現状では膨大な手間がかかるが、電子化により、一括して行うことができれば、大きなメリットがある。特に、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、電子化を図る必要があると考えられる。	道路運送車両法、自動車登録令、自動車の保管場所の確保等に関する法律、自動車重量税法、自動車損害賠償保障法、地方税法、地方自治体条例等	
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		自動車登録情報の電子データによる提供は、情報の改悪、悪用、流出等の危険が増大するため、自動車の所有者、使用者に対して本人同意の取得方法、情報の安全管理体制、情報の利用目的等の個人情報の保護の観点から提供方法等について検討しなければならぬ。 そのため、自動車登録検査情報の電子的提供による利活用について、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年度中を目標に、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年度中を目標に、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、現時点における結論の見通しについてご教示いただきたい。また、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		自動車検査登録情報の電子提供による利活用については、有識者等の検討会において昨年12月に「自動車の登録情報については、国民共有の財産であるとの観点から、十分な個人情報保護対策を講じつつ、現在行っている書面(登録事項等証明書)の交付に加え、電子開示等の電子的な提供を図ることが望ましい」との報告がとりまとめられたところである。 これを受けて、道路運送車両法の改正を次期通常国会へ提出予定。	z16065	国土交通省	自動車登録情報の電子的提供について	5118	5118004			社団法人リース事業協会	4	A	自動車登録情報の電子的提供について	自動車登録情報について、所有者に限らず、利便性の高い方法で電子的に提供すること、	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。	「平成17年度を目標に、利便性や個人情報の保護等の観点から結論を得る予定」とされているが、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まったくないと考えられる。	道路運送車両法第22条	
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を行っている。	債権譲渡禁止特約については、平14年5月1日以降、物品・役務の調達契約について、「売掛債権担保融資保証制度」に係る物品・役務の調達契約の一定の金額以下等の契約について、債権譲渡禁止特約の解除を行い、事務取扱についても定めているところである。手続の簡素化等各省庁共通ルール策定、債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約の拡大(リース契約等)については、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。	d		債権譲渡禁止特約については、平14年5月1日以降、物品・役務の調達契約について、「売掛債権担保融資保証制度」に係る物品・役務の調達契約の一定の金額以下等の契約について、債権譲渡禁止特約の解除を行い、事務取扱についても定めているところである。手続の簡素化等各省庁共通ルール策定、債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約の拡大(リース契約等)については、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。		省庁間での統一した対応を願いたい。	d		当省では、手続きの簡素化等各省庁共通ルール策定、債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約の拡大(リース契約等)については、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。	z16066	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	5118	5118006			社団法人リース事業協会	6	A	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。		本年6月に同要望を提出したが、各省庁の対応が異なり、引き続き、統一かつ早急な対応が求められる。		

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
自動車登録令第16号昭和26年10月5日付け登録情報第1号平成4年4月7日自管第29号	自動車登録令第16号昭和26年10月5日付け登録情報第1号平成4年4月7日自管第29号	D		「印鑑承認書・謄本承認書」の運用については、自動車の大規模所有者等が印鑑証明書及び登記簿謄本を登録申請の都度、何回も取得・提出する実態に鑑み、申請者の負担軽減の観点から特例的に運用により実施しているものである。 これらの書類の取得の負担については、今年12月より一部地域において新車新規登録手続きを対象として導入されるワンストップサービス(平成20年まで)に移転登録・抹消登録手続きについても対象とすることを目指している。)によるオンライン申請を行えば、当該書類を取得することが不要になり大幅な負担軽減が図られるものと思われる。		本件は「印鑑承認書・謄本承認書」の運用について、全国統一の基準の下での制度化を要望するものである。ワンストップサービスによるオンライン申請の対象は、現時点では新車の新規登録手続きに限定されていることから、他の手続きについてオンライン申請に移行するまでの間、当該運用を全国統一の基準の下で制度化することの可否について、改めて検討され、示されたい。			ワンストップサービスの変更・移転登録手続きへの拡大による負担軽減、当該制度の適用を受ける大量申請者と一般の申請者との公平性等の観点から踏まえ、「印鑑承認書・謄本承認書」のあり方について必要な見直しを行うこととしており、現時点で全国的な基準を設けることは困難である。	z16067	国土交通省	自動車登録用の印鑑承認書・謄本承認書の運用統一化	5118	5118021			社団法人リース事業協会	21	A	自動車登録用の印鑑承認書・謄本承認書の運用統一化	運輸支局により運用のこなる大規模所有者等の「印鑑承認書・謄本承認書」の運用統一化を要望	手続きの統一化により、全国展開する事業者の業務の効率化が図れる。	自動車登録申請時に、大規模所有者等は印鑑証明書の代わりに印鑑承認書、登記簿謄本の代わりに謄本承認書の使用が認められている。しかし、本制度は各運輸支局による運用のため、運用されない支局や、承認基準等が各支局によりことなり、結果として印鑑証明等の原本を使用する比率が高くなっている。本制度を全国で統一化し、正式な制度化を要望する	自動車登録令	
道路運送法第80条第2項	自家用自動車として有償で貸し渡す場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならない。	b		レンタカーの申請書式については、これを統一化することが手続きの合理化、簡素化につながるものであるが、「環境に優しいレンタカー型カーシェアリングのための無人貸渡システム可能化事業」に係る規制の特例措置の全国展開と同時に実施するよう検討して参りたい。		回答では、「環境に優しいレンタカー型カーシェアリングのための無人貸渡システム可能化事業」に係る規制の特例措置については、平成17年度中の全国展開に向けて現在その詳細を検討しているところであり、レンタカーの申請書式の統一化についても、これと同時に実施するよう検討して参りたい。	a		「環境に優しいレンタカー型カーシェアリングのための無人貸渡システム可能化事業」に係る規制の特例措置については、平成17年度中の全国展開に向けて現在その詳細を検討しているところであり、レンタカーの申請書式の統一化についても、これと同時に実施するよう検討して参りたい。	z16068	国土交通省	レンタカー申請書式の統一化、標準化	5118	5118022			社団法人リース事業協会	22	A	レンタカー申請書式の統一化、標準化	運輸支局により異なるレンタカーの申請書式を統一化されることを要望	手続きの統一化により、全国展開する事業者の業務の効率化が図れる。	現在、レンタカー申請書式は各運輸支局により異なるが、これを統一化することにより申請業務が効率化する。		
	自動車の抹消登録又は移転登録をしようとするときは、運輸支局輸送課を経由し、登録簿において行わなければならない。	d		平成8年の「借受人を自動車の使用者とする自家用自動車の貸渡し(リース)に係る自動車運送事業用自動車等の抹消登録等の取扱いについて」により、既に所有者の提出した資料等により申請に係る自動車の使用者である自動車運送事業者等が事業活動を全(停止)していると思われる場合、当該申請に係る自動車運送事業用自動車等の抹消登録又は移転登録を行うことがやむを得なく、かつ、当該登録を著しく阻害しないと思われる場合は、使用者の実印なしに抹消登録できることとなっている。		回答では、平成8年の運用により、一定の場合には使用者の実印なしに抹消登録できることであるが、当該運用の内容について、リース事業者への周知が図られているか否か、図られている場合にはどのような方法により周知を図ったかについてご教示願いたい。なお当該運用については、社団法人リース事業協会会長及び日本自動車リース協会連合会会長あてに通知されており、周知済みである。	d		要望内容については、平成8年8月1日付け「借受人を自動車の使用者とする自家用自動車の貸渡し(リース)に係る自動車運送事業用自動車等の抹消登録等の取扱いについて」により所有者のみで手続きが可能となっている。なお当該運用については、社団法人リース事業協会会長及び日本自動車リース協会連合会会長あてに通知されており、周知済みである。	z16069	国土交通省	事業用車両のナンバー抹消手続きの簡素化	5118	5118024			社団法人リース事業協会	24	A	事業用車両のナンバー抹消手続きの簡素化	事業用車両のナンバー抹消(減車申請)には使用者の実印が必要であるが、これを所有者のみで行えるようにすることを要望	抹消手続きにかかる様々なコスト(裁判費用、保管費用等)の大幅な削減が可能となる	リース等を行う車両を、債務者の破綻等で引き上げた後に売却する際にナンバーの抹消を申請するが、これには使用者(この場合は債務者)の実印が必要である。特に使用者が「運送業者」の場合は最低保有台数の定めなどがあため運送業者は「事業計画書」の提出も求められる。使用者(債務者)と所有者(債権者)との間に民事上の利害対立がある場合は送達向への書類が得られない場合がある。この場合、裁判所にて抹消申請を行うこととなるが、かなりの時間とコストを要する(3ヶ月程度はかかる。保管場所の確保など保有コスト等も大きい)ため、自家用車両と同様に所有者のみで抹消手続きを行えるように変更を願いたい。		
道路運送法第7条平成7年8月15日付け自管第52号	「使用の本拠の位置」については、「自動車」を運行の用に供する場合において当該場所を拠点として使用し、かつ、点検整備、運行管理等自動車の使用を管理する場所である。」と整理している。	d		一般的に「使用の本拠の位置」とは、「自動車」を運行の用に供する場合において当該場所を拠点として使用し、かつ、点検整備、運行管理等自動車の使用を管理する場所である。」と整理しているところであり、レンタカー事業においても同様である。		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。 「本要望は、現行の法令がレンタカー事業にその他の自動車保有者と同様の制約を求めていることにより、本来必要とされる都心部などへの営業拠点設置を妨げている。これをレンタカー事業の特性を活かす具体的なルールを再定義することにより、適正なルールのもとで、公共交通機関としての役割を拡充し、社会に対する利便性を向上させたい」というものである。具体的には、レンタカー事業者は、自己保有する営業車両の管理を、各営業拠点において実施することが可能であり、同一事業者の営業拠点であれば、「使用の本拠」としてみなし、特段の変更は不要と考える。上記要望の主旨を理解いただき、レンタカー事業者に限り「使用の本拠」の定義を見直されたい。」	c	使用の本拠の位置については、「自動車」を運行の用に供する場合において、当該場所を拠点として使用する場所」とすべきであり、使用の本拠の位置を変更したにもかかわらずその変更登録手続きをしないとする、適正な保管場所が確保されない恐れがあり、その結果いわゆる車庫とはしやNOx・PM法のがれが行われる可能性があることから、実現することは困難である。	z16070	警察庁・国土交通省	レンタカー事業者における「使用の本拠」の明確化	5118	5118025			社団法人リース事業協会	25	A	レンタカー事業者における「使用の本拠」の明確化	レンタカー事業者における「使用の本拠」の範囲を明確化されることを要望		道路運送車両法上、レンタカー車両は「自家用車両」と定義されるが、有償貸渡し事業に用いるため、複数の拠点で車両を使用するなど、その使用法が特殊である。「使用の本拠」の定義が明確化されないまま「乗り捨て車両の有効利用ガイドライン」などで「使用の本拠以外の店舗での貸渡しは2週間以内は可能、など」とされている。「使用の本拠」の移転を時間的尺度ではかるのではなく、営業資産である車両に起因する、例えば、整備・点検の実施、貸渡し状況の管理、自己等の報告責任などへの義務と権限を有する部署等と定義していただきたい。	道路運送車両法		

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
道路運送法第80条第2項、平成7年6月13日付自旅第138号「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」	提携事業者による車両の貸渡しについては、車両の所有事業者の代理貸渡しの形で行われなければならない。	e		同一フランチャイズ内の事業者による貸渡しであれば、代理貸渡しの形態をとる必要はない。						z16071	国土交通省	同一フランチャイズ内の車両有効活用について	5118	5118026			社団法人リース事業協会	26	A	同一フランチャイズ内の車両有効活用について	レンタカー事業において、提携事業者間による車両の貸渡しについては、車両の所有事業者の代理貸渡しという形態をとることとなっているが、これが効率的なコスト削減が可能となる。またFC間で融通することにより車両の有効活用が図れる。	代理貸渡しの形態をとることにより、管理等の手続きが煩雑化しているが、これが効率化されコストの削減が可能となる。またFC間で融通することにより車両の有効活用が図れる。	レンタカー事業において、提携事業者間による車両の貸渡しについては、車両の所有事業者の代理貸渡しという形態をとることとなっているが、同一フランチャイズ内では、独立した法人の集まりであるが、統一したルールに基づき、1つの借主法人のように事業を行っており、貸渡約款、保証内容、車両安全管理等の基準も同じであるため、利用者の保護も図ることが出来、代理貸渡しを必要はないと考える。	レンタカーに関する基本通達。	
なし	国土交通省監察規則(国土交通省訓令第73号)に基づき定める監察基本計画により、地方整備局、地方運輸局等に対し、定期監察、特別監察及び点検監察を毎年度実施	d		コンプライアンスの確立については、研修及び内部監査(監察)により、不祥事の未然防止等に効果をあげているところである。	-					z16072	全省庁	コンプライアンス監査システムの導入	5120	5120003			特定非営利活動法人日本情報安全管理協会	3	B	コンプライアンス監査システムの導入	公務員による不正行為や非倫理的行為を未然に防止し公共サービスのレベルを高めるため、第三者機関による監査システムを導入する。	コンプライアンスに関するアンケート調査を各行政機関ごとに実施し、その結果に基づいて客観的なコンプライアンスレベルを評価、コンプライアンス研修を行うことによりコンプライアンスレベルを高める。このシステムは問題があつてからの対応ではなくコンプライアンス意識を高めることによる不祥事の予防システムである。	昨今、公務員による不祥事露見が頻発しているが、これを未然に防ぐためには、何よりもコンプライアンス意識を高めることにある。事後においては、監察組織による対応ということになるが、このシステムは少しでも未然に不正を防ぐことが目的である。	なし	
行政手続等における情報技術の活用に関する法律第3条第4項、国土交通省の所管する法令に依る情報技術の活用に関する法律施行規則第3条第4項	国土交通省のオンライン申請・届出等手続については、ID/PW及び公的認証によることとしており、手続毎にリスクの有無及び軽重を十分吟味の上、問題なしとされる報告書などの手続については、公的認証の添付を必須とはせず、暗号化技術により従来から対応している。	d		国土交通省の申請・届出等手続に係るオンライン化に当たっては、ID/PW及び公的認証によることとしており、手続毎にリスクの有無及び軽重を十分吟味の上、問題なしとされる報告書などの手続については、公的認証の添付を必須とはせず、暗号化技術により従来から対応している。						z16073	全省庁	利用者サイドに立ったオンライン手続の見直しによる電子化促進	5121	5121003			日本マルチペイメントネットワーク運営機構	3	A	利用者サイドに立ったオンライン手続の見直しによる電子化促進	電子的な手続きを躊躇させる主因と思われる現行の公的認証の取扱い方法の根本的見直しが必要と考える。即ち、現在のように全ての手続きに一律に公的認証を求めるやり方ではなく、手続き毎にリスクの有無ならびに軽重を十分吟味の上、問題なしとされる手続きには公的認証を早期にお願いしたい、もちろん情報保護の観点ならびにインターネットという非対面での手続きに伴う必要な確認等の安全を十分考慮したうえという条件付にはなるが、これにより多くの利用者にとりオンライン手続きが非常に身近なものとなり実利用の飛躍的な伸びにつながるものと考え。また、年度毎の利用目標を定め、実利用の推移を利用者に還元すると共に、定期的に利用者アンケートやパブリックコメントを募り、一層の見直しを図る仕組み作りの検討をいただきたい。	電子的な手続きを躊躇させる主因と思われる現行の公的認証の取扱い方法の根本的見直しが必要と考える。即ち、現在のように全ての手続きに一律に公的認証を求めるやり方ではなく、手続き毎にリスクの有無ならびに軽重を十分吟味の上、問題なしとされる手続きには公的認証を早期にお願いしたい、もちろん情報保護の観点ならびにインターネットという非対面での手続きに伴う必要な確認等の安全を十分考慮したうえという条件付にはなるが、これにより多くの利用者にとりオンライン手続きが非常に身近なものとなり実利用の飛躍的な伸びにつながるものと考え。また、年度毎の利用目標を定め、実利用の推移を利用者に還元すると共に、定期的に利用者アンケートやパブリックコメントを募り、一層の見直しを図る仕組み作りの検討をいただきたい。	現在利用が進まないオンライン手続きに幅広く利用者を呼び込むために、「簡易」に利用できる手続きへの見直し・仕組み作りの検討が必要である。そして、オンライン手続きの普及が実現すれば同時に、手続き時に発生する料金・手数料の電子収納についてのニーズも高まり、申請から納付までの一連の手続きが「トランスポートレス(自宅から移動なし)」、「ペーパーレス(申請書なし)」、「キャッシュレス(現金のやりとりなし)」にて完了するという、行政手続の電子化の目指す最終型への実現に向けて大きな弾みがつくものと思料する。		
オンライン申請の利用促進に取り組んでいる。統計法及び統計報告調整法の規定に基づき実施している。		d		「今後の行政改革の方針」(平成16年12月24日閣議決定)や「IT政策パッケージ-2005」(平成17年2月24日IT戦略本部決定)を踏まえ、年間申請件数の多い(年間申請件数10万件以上)手続を中心に、オンライン申請の利用促進に取り組んでいる。						z16074	全省庁	モデル事業を活用しての電子政府の推進	5121	5121004			日本マルチペイメントネットワーク運営機構	4	A	モデル事業を活用しての電子政府の推進	モデル事業として運営している財務省の国税電子申告・納税システム(e-Tax)、総務省の総合的なウェブサービス整備事業「申請・届出窓口の一元化・電子化」のように各省庁の予算要求時等に既存の電子申告・電子納付の取り扱い件数についても年度ごとに目標値を明確化しての計画立案と事後評価を確実に進めたい。すなわちモデル事業を現行の予算編成を改革するための試行事例としてのみだけでなく、電子政府の活性化のために幅広く活用して取扱い対象の多い電子申告・電子納付の項目については適用することを検討していきたい。	モデル事業として運営している財務省の国税電子申告・納税システム(e-Tax)、総務省の総合的なウェブサービス整備事業「申請・届出窓口の一元化・電子化」のように各省庁の予算要求時等に既存の電子申告・電子納付の取り扱い件数についても年度ごとに目標値を明確化しての計画立案と事後評価を確実に進めたい。すなわちモデル事業を現行の予算編成を改革するための試行事例としてのみだけでなく、電子政府の活性化のために幅広く活用して取扱い対象の多い電子申告・電子納付の項目については適用することを検討していきたい。			

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
建築基準法第2号、建築基準法第28条、建築基準法施行令第114条第2項	法第28条第1項は、住宅、学校等の居室について採光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な窓その他の開口部を設けることを義務付けている。令第114条第2項は、多数の者が利用する公共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こと、防火上主要な間仕切り壁等	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、学校として利用する場合には、学校の用途の特性に応じた建築基準に適合する必要がある。 法第28条は、自然光が人間にもたらす身体的な効果を勘案し、成長過程にある者や高齢者等が長期間反復・継続的に利用する自然光を確保するために設けられた基準であり、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を確保するために設けられた基準である。 なお、当該規定は設置者の如何に関わらず、学校について、採光及び防火上の特別な配慮を求めているものである。		提案者より以下のとおり再検討がされており、再度、貴省からの回答を頂きたい。 貴省はこの回答で既存規制の趣旨を示されていますが、規制の緩和によってどのような問題があるのかを示しておらず、回答としては不十分であると考えます。 規制の理由として第一に挙げられてはいる採光の身体的効果ですが、生物学的には人間は女子で13歳半、男子では18歳までに身長はほぼ終了するとされています。18歳の時点で女子は90%が身長は成長は終了、男子も2センチ程度伸びる可能性があるものの、成長期には10センチ伸びることを考えれば、ほぼ終了していると考え支えあはれません。生殖細胞についても平均的には15歳前後までに成熟し、女子の場合、16歳に至って生殖細胞が成熟しない場合は原発性無月経である疑いが濃厚になります。また、脳神経細胞数も15-18歳程度でピークとなります。心理学的には思春期が10歳-22歳程度とされていますが、この場合も思春期中期と呼ばれる15-18歳の期間内に身体的思春期はほぼ終了すると考えられています。以上より、仮に採光が身体的効果を与えたとしても、大学の建築物を使用する者は生物学的には明らかに成人である。	c		法第28条第1項については、一般に、発育過程の子供や老人等について自然光をほとんど受けない生活が長期間続くと、健康に支障を生じる可能性が高いとされており、子供や老人等が反復・継続的に利用する可能性のある居室を規制対象としているところ、また、令第114条第2項については、一般に、発育過程の子供や老人等は避難弱者とされており、学校等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避難できるようにしていること。 なお、採光規定に関する規制の合理化等により、これらの規定が大学の設置の妨げになっているケースは少ないと思われるが、問題となっているケースには思春期が10歳-22歳程度とされていますが、この場合も思春期中期と呼ばれる15-18歳の期間内に身体的思春期はほぼ終了すると考えられています。以上より、仮に採光が身体的効果を与えたとしても、大学の建築物を使用する者は生物学的には明らかに成人である。	z16075	国土交通省	建築基準法の緩和	5127	5127001			(株)東京リーガルマインド	1	A	建築基準法の緩和	学校設置会社が借用校舎にて学校事業を行う際に「学校」として区分されることにかかる建築基準法の規制を緩和されたい。 具体的には、学校設置会社設立学校を建築基準法第2条の定める「学校」から除外されたい。	学校設置会社による学校運営	特区における学校設置会社による学校運営が認められたが、各種規制により新規参入や効率的な運営が阻害されている。建築基準法第2条第2号の規定により、学校設置会社設立学校の校舎は特殊建築物として扱われる。このため、同法第28条や、建築基準法施行令第114条第2項などの規制がかかることとなる。特区基本方針特例番号821において学校設置会社には校舎の借用が認められているが、改装や用途変更を要する現行規制は借用での運営を事実上困難にしている。	建築基準法第2条第2号、建築基準法第28条、建築基準法施行令第114条第2項	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・消防法緩和」
鉄道に関する技術上の基準を定める省令	鉄道に関する技術上の基準を定める省令は、安全な輸送及び安定的な輸送の確保を図るため、車両等について技術上の基準を定めるものである。同省令では、技術上の基準を一律の仕様で規定せず必要性能に着目して規定している。これにより、新技術の導入の円滑化、鉄道事業者の技術的自由度の向上を図ることが可能	c		鉄道と自動車は、同じ旅客輸送ではあるが、鉄道の場合は地上施設も含めたシステムとして構成され、運行形態も異なっていることから、鉄道として運行する車両は、当然、鉄道としての安全性が求められる。 鉄道の事業の用に供する場合は、鉄道の技術基準を満たす必要があるが、その適合性を判断するにはDMVを走らせようとする路線ごとの施設の状況等に合わせた安全性をDMVが有しているかを確認する必要がある。このため、鉄道の車両は自動車のように全国規模で一律の構造の車両を大量生産するような型式指定制度は適さない。 なお、鉄道に関する技術上の基準を定める省令は、既に性能規定化されており、事業者側が車両や施設に関する安全性を証明できれば基準に適合したものとされる。 したがって、マイクロバスを改造したDMVであっても線区の状況、使用形態及び改造の度合いによっては、鉄道の基準に適合する場合もあると判断される。		御省の回答によると、新型車両の適合性を証明する責務は事業者側にあると理解できるので、要望内容の趣旨からすると「措置の分類」としてはcと考えるが、見解を伺いたい。	c		提案者からの要望は「DMVの型式認定」であり、措置の概要に記載したとおり、線区の状況及び使用形態等を考慮し、個々の使用路線ごとに安全性を確認する必要があるため、仮に一部路線において、省令の適合性が確認されたとしても、同一の車両を全国の路線について一律で対応させることは困難である。よって、自動車が行っている全国規模で対応可能な型式指定制度そのものを導入することは対応困難であることから「c」としたものである。	z16076	国土交通省	マイクロバスを改造したDMVを鉄道車両として早期に型式認定	5136	5136016		社団法人日本ニュービジネス協議会(株)ライトレール	16	A	マイクロバスを改造したDMVを鉄道車両として早期に型式認定	JR北海道が開発し、線路と道路の両方を走行できるDMV(詳細は添付資料1)は、新聞・テレビ報道等によると、開発は順調に進み、「DMVの導入のあり方」に関する研究ワーキンググループ)において安全基準の策定が進んでいる。DMVの低価格性という魅力を損なわないよう、自動車車両を上回る強度・火災対策等を求めず、鉄道車両として早期に型式認定する。	中量中速輸送におけるDMVの低価格・高性能を活かし、地方鉄道及びLRT(次世代型路面電車)の利便性を、多額の経費を要せずに向上させる。DMVは、輸送単位は小さいものの連結運転可能で、おそく1両当たり500-3000万円と従来車両と比較して格段に低価格となり、かつ加速性能・登坂能力等はむしろ高性能であり、その実用化が全国の関係者から切望されている。	「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」第8章 車両	添付資料1:世界初の新技術 次世代の乗り物「DMV」 添付資料2:DMV活用による地方鉄道再生及びLRT実現(総論及び検討例)		
動力車操縦者運転免許に関する省令第3条、第4条、第8条	鉄道、軌道及び無軌条電車の係員は、地方運輸局長の運転免許を受けなければ、動力車を操縦してはならない。	c		動力車を操縦する者は、通常運転時とはより機器の故障時や事故発生時における適切な判断・対応といった高度で専門的な知識・技能が求められるものであり、車両の構造がバス等に類似しているからといって運転士に求められる資質及び取扱いは他の列車と変わらなないことから運転免許の簡素化は認められない。		DMVは現行の鉄道車両と比較して操縦が簡易であることから、その操縦者は、省令第4条に定められた運転免許の種類に対応した以下の項目を習得している必要はないと考えられる。 ・制動機以外の機器の取扱いの技能 ・動力車の構造及び機能に関する知識 DMV運転免許を新設して習得すべき項目をDMVの操縦に必要な技能及び知識に限定しても、輸送の安全の確保は図れると考えるが御省の見解を伺いたい。	c		DMVの動力源は内燃機関であり、従来の出力の小さな内燃鉄道車両と基本的な構造は同等である。 また、車輪は鉄輪であることから線路上を滑走しやすい状態で運転することになるため、バスと同等の技量で操縦することは困難である。 更に同一路線にDMVの他に鉄道車両が走行することも考えられることから、車両故障などによって救済しなければならぬときにDMVだけが運転できないのは好ましいことではないため、特殊な車種についてのみの限定的な免許を与えることは異常時対応も考え併せなければ現実的でない。 以上の理由により運転免許の簡素化は認められない。	z16077	国土交通省	DMVの運転士免許基準を鉄道車両より簡易なものとして新設	5136	5136017		社団法人日本ニュービジネス協議会(株)ライトレール	17	A	DMVの運転士免許基準を鉄道車両より簡易なものとして新設	「動力車操縦者運転免許に関する省令」第4条の運転免許の種類において、「DMV(詳細は添付資料1)運転免許」を追加し、その免許基準は、専用走行路及び推進ミス時のバックアップシステム導入を条件に、既にある3種類の運転免許より簡易なものとする。	鉄道事業の運営費の相当割合を占める運転士人件費を削減し、地方鉄道及びLRTの利便性を、多額の経費を要せずに向上させる。DMVは、輸送単位は小さいものの連結運転可能で、おそく1両当たり500-3000万円と従来車両と比較して格段に低価格となり、かつ加速性能・登坂能力等はむしろ高性能であり、その実用化が全国の関係者から切望されている。	地方鉄道及びLRTの採算性を確保できない原因の1つとして、運転士の人件費が高いことがある。本要望の実現が、その是正につながる。例えば、平成17年3月に廃止された岐阜名鉄3線の運転士人件費は、4月以降の代替バスの運転士人件費の倍以上であり、仮に前者が後者と同程度で経営できていたとしたら、極端な赤字経営とはならなかったと推定される。	「動力車操縦者運転免許に関する省令」第4条	添付資料1:世界初の新技術 次世代の乗り物「DMV」 添付資料2:DMV活用による地方鉄道再生及びLRT実現(総論及び検討例)	
他種の事業からの運転士への外部委託や運転士としての派遣社員としての受け入れに認めていない。	運転士は列車の安全な運行の要であり、鉄道事業者自ら責任をもってその資質を管理する必要がある。また、昨今、運転士に起因する重大事故等の大部分は、速度超過や停車駅通過の恐れのある場合に自動的にブレーキ指令するシステムを導入することにより回避できるものであり、運転業務の他社への委託が重大事故等の原因になるとは言えない。御省の見解を改めて伺いたい。併せて、他種の事業からの運転士の外部委託や運転士としての派遣社員の受け入れに認めていないことと認められない。	c		運転士は列車の安全な運行の要であり、鉄道事業者自ら責任をもってその資質を管理する必要がある。また、昨今、運転士に起因する重大事故等の大部分は、速度超過や停車駅通過の恐れのある場合に自動的にブレーキ指令するシステムを導入することにより回避できるものであり、運転業務の他社への委託が重大事故等の原因になるとは言えない。御省の見解を改めて伺いたい。併せて、他種の事業からの運転士の外部委託や運転士としての派遣社員の受け入れに認めていないことと認められない。		JR西日本福知山線で発生した列車脱線事故など今般の一連の事故を受け、事業者自ら乗務員の資質向上について、現場運転区において乗務員の指導・監督を適切に行う制度改正を予定している。 また、鉄道は運転士を含むシステム全体で安全を確保しており、通常、運転士を経験したものが指令業務を行い、さらに運転計画を作成するというようなルーティンを通してシステム全体の安全性を担保しており、運転士を外部委託した場合には、指令員が「運転経験なし」で就く(おそれがあり、システム全体で安全を確保してきた体系が崩壊するおそれがある。 なお、「他種の事業からの運転士の外部委託や運転士としての派遣社員の受け入れ」に関しては認めていない」と定めた法令はない。	c		JR西日本福知山線で発生した列車脱線事故など今般の一連の事故を受け、事業者自ら乗務員の資質向上について、現場運転区において乗務員の指導・監督を適切に行う制度改正を予定している。 また、鉄道は運転士を含むシステム全体で安全を確保しており、通常、運転士を経験したものが指令業務を行い、さらに運転計画を作成するというようなルーティンを通してシステム全体の安全性を担保しており、運転士を外部委託した場合には、指令員が「運転経験なし」で就く(おそれがあり、システム全体で安全を確保してきた体系が崩壊するおそれがある。 なお、「他種の事業からの運転士の外部委託や運転士としての派遣社員の受け入れ」に関しては認めていない」と定めた法令はない。	z16078	国土交通省	DMVの運転業務を他社へ委託できるように	5136	5136018		社団法人日本ニュービジネス協議会(株)ライトレール	18	A	DMVの運転業務を他社へ委託できるように	DMVによる運転業務を、地域のバス会社・タクシー会社・送迎会社等へ委託する。あるいは運転士を派遣社員として受け入れられるようにする。	地方鉄道及びLRTの運転業務を地域のバス会社へ委託することにより、バス会社は鉄道と並行するバス路線の営業を取りやめ、幹線の輸送は鉄道が担い、枝線の輸送はバスが担うという理想的公共交通ネットワークを構築でき、利用促進を図れる。DMVであれば、双方を兼ねて利用でき、システムも異なる。また、LRTを新設する場合、地元タクシー会社が強行に反対するケースが多いが、運転業務を委託することにより納得を得られ、スムーズに事業開始できる。併せて、従来の鉄道の運転士人件費と比較して、経費削減を図れる。	地方鉄道及びLRTが採算性を確保できない原因の1つとして、並行バス路線の再編ができず利用が分散することがある。本要望の実現が、その是正につながる。例えば、平成17年3月に廃止された岐阜名鉄3線においては、鉄道と並行バスが旅客を奪い合っていた。	不明	添付資料1:世界初の新技術 次世代の乗り物「DMV」 添付資料2:DMV活用による地方鉄道再生及びLRT実現(総論及び検討例)	

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)			
公共工事標準請負契約約款第10条第2項	建設業法上現場代理人の要件は定められていない。	e		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。 また、上記の趣旨については、様々な場を捉えて地方公共団体に対し周知していることである。		現在でも、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などの問題が生じており周知が不十分と思われる。解説本への記載や照会に対する回答等、周知を徹底するための方法について検討されたい。	e		当初回答の趣旨については、機会を捉えて地方公共団体等に周知するとともに、照会等があれば随時回答していく。また、当要望に対する回答そのものも公開されており、その点でも周知されていると考える。	z16083	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	5144	5144033			(社)日本経済団体連合会	33	A	公共工事標準請負契約約款第10条2項に関する解釈を、現場代理人は実工事期間のみ「常駐」すればよい、契約工期全般に亘る必要はないこと、「常駐」とは、24時間、365日にわたって現場に張り付くことを要さないことを明確にすべきである。	「公共工事標準請負契約約款」第10条2項は、「現場代理人は、この契約の履行に際し、工事現場に常駐し、その運営、取扱いを行う」としている。この点に照して、「常駐」の定義が不明確なため、契約工期全般にわたって現場代理人の駐在を強いられる、現場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。						
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。	c		建設工事の適正な施工の確保を阻害する恐れがあることから、施工管理をつかさどる監理技術者等の工期途中での交代は、当該工事における入札、契約手続きの公平性の確保等を踏まえた上で、慎重かつ必要最小限とする必要がある。監理技術者制度運用マニュアルにおける途中交代については、この規定が建設業者にとって過度なものとならないようにするために設けた例外的なものであり、一定の基準を条件に、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は、監理技術者等の工期途中での交代を慎重かつ必要最小限とする必要があるという主旨に反するものであるため困難である。		「管理技術者等の工期途中での交代は、入札・契約手続きの公平性の確保等を踏まえた上で、慎重かつ必要最小限とする必要がある」という記述があるが、管理技術者等の工期途中での交代によりどのような問題が生じる可能性があるか、具体的に示されたい。	c		建設業は、一品受注生産であるためあらかじめ品質を確保できないこと、不適正な施工があったとしても完全に修繕をするのが困難であること、完成後には瑕疵の有無を確認することが困難であること等の特性を有している。このため、発注者は建設業者の施工能力を振出しに信頼できる建設業者を選定し、建設工事の施工を託しているのであり、当該施工能力に似し大きな役割を果たしている監理技術者について工期途中での交代は、真にやむを得ない場合を除き、当該発注者の信頼を裏切る行為となる。 更に、建設工事の施工は総合組立生産であるため、監理技術者は下請業者を含めた多数の者による様々な工程を総合的にマネジメントする必要があり、かかる意味においても、施工管理をつかさどっている監理技術者の工期途中での交代は建設工事の適正な施工の確保を阻害する恐れがある。	z16084	国土交通省	監理技術者等の途中交代の弾力的運用	5144	5144034		(社)日本経済団体連合会	34	A	監理技術者制度運用マニュアル(平成16年3月1日)二・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、これらを除いて、発注者が仕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。そこで、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)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な措置をすべきである。	監理技術者の途中交代が弾力的に行えることにより、効率的な人員配置が可能となる。本件については、「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るべき問題」との回答を得ているが、弾力的運用を促すべく、通達によって「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周知徹底」すべきである。	監理技術者制度運用マニュアル(平成16年3月1日)二・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、これらを除いて、発注者が仕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。						
都市計画法第77条の2	都道府県都市計画審議会の組織及び運営に必要事項は、都道府県の条例で定めることとされている。	d		人口、土地の利用状況等地域の事情に応じて、また年度によって都市計画審議会にかけなければならない案件の数は大きく異なることから、都市計画審議会の開催頻度について、国が一律に決めることは困難であり、それぞれの地方公共団体の自主的な判断に委ねている。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」と示しているところである。						z16085	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	5144	5144044			(社)日本経済団体連合会	44	A	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頻度の増大等	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、建築基準法に基づき(建設業者は)都市計画審議会の承認を得る必要がある。廃棄物処理施設に係る都市計画審議会の開催が不定期で、なかなか開催されないのが実情である。	建築基準法第51条	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。			
道路運送車両法第12条、第13条、第67条、第10条第1項、第1号、第2項、第3号、第1号	自動車の登録事項に変更があった場合は、その事由が生じた日から15日以内に変更登録又は移転登録の申請をしなければならないこととなっている。	は	は	リース会社等大量の車両を保有する者が変更登録、移転登録を行う際の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は、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。						z16086	国土交通省	大量車両登録変更のための特例措置	5144	5144085			(社)日本経済団体連合会	85	A	大量車両登録変更のための特例措置	リース会社等、使用者の異なる大量の車両を所有する者が、その名称もしくは住所を変更した場合は大量の車両の所有権を譲渡する場合、使用者による自動車検査証記載事項変更の申請とは別に、従って自動車検査証の原本提出なくして、車両変更登録または移転登録の申請を行うようにすべきである。当該申請は、電子申請により行うことを認めるべきである。 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所有者は、(右欄へ続く)	(左欄より続く) リース車の台数は、20年余りで約15倍の267万台(2003年)に増加し、会社によっては10万台超のリース車両を所有している。しかし、現行の自動車登録関係諸手続きは、自動車リース業界のこのような状況を想定していない。 最近の経済情勢に伴う事業・業界再編等の増加により、車両登録変更・移転登録申請に際しては、リース業者・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が、現行の登録関係諸手続きは、これらの障害となっている。	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扱いや安全かつ円滑な中古車取引にも資する。 (根拠法令等)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				

該当法令	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	管理コード	所管省庁	要望事項(事項名)	要望主体管理番号	要望事項管理番号	分割番号	グループ化番号	要望主体名	要望事項番号	要望種別(規制改革)	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	根拠法令等	その他(特記事項)
航空法第29条	技能証明を行う場合には、申請者が申請に係る資格の航空業務に従事するのに必要な知識及び能力を有するかどうかを判定するため、国土交通大臣が試験を行わなければならない。なお、国土交通大臣が申請により指定した航空従事者の養成施設の課程を修了した者については、試験の一部又は全部を行わないことができる。	d	—	操縦士を今後大量に養成しなければならないことについては、航空局でも重要な問題であると考えているところであるが、操縦士の技量・知識の確認は航空の安全を図る上で非常に重要であり、今後操縦士が不足するからといってこれを疎かにすることができないことについては議論の余地はない。航空局では、操縦士の技能証明取得については、安全の観点から一定水準の教育を受けた上で取得することが適切であると考えており、指定航空従事者養成施設制度は安全性を考慮しつつ民間の能力を活用した適切な制度と考えている。また、本制度は、自動車運転免許等の他の輸送モードにおける資格制度とも整合がとれた制度である。なお、指定航空従事者養成施設制度については、現状よりもさらに効率的な運用を図られるよう、安全性を考慮しつつ制度を見直す予定であり、これにより養成コスト削減が進むものと考えている。		指定航空従事者養成施設制度について見直す予定とあるが、見直しの内容とスケジュールを示されたい。	d		安全性を考慮しつつ、技能審査員の認定の緩和等を平成17年度内に実施する。 注)技能審査員とは、訓練生が所定の課程を修了し必要とされる技能を有しているか審査する者	z16087	国土交通省	航空従事者の技能証明実地試験における民間試験官制度の導入	5144	5144093			(社)日本経済団体連合会	93	A	航空従事者の技能証明実地試験における民間試験官制度の導入	団塊の世代の退職者補充や、コミューター航空会社の台頭等により、航空従事者に対する需要増が見込まれる中、試験官の増員は不可欠であり、指定養成施設の技能審査員とは別に、米国の航空局公認試験官(FAA designated pilot examiner)と同様の制度の導入を図り、航空局の試験官と同等のスキルを持つ民間人が実地試験の試験官を務めることを認めるべきである(下図参照)。		本件について、国土交通省は、「指定養成施設についても増加していくものと考えており、操縦士需要増へ適切に対応できると考えている」と回答しているが、養成施設の指定を受けるには、人的要件や設備要件など施設側の負担が重く、団塊世代の退職が始まる2007年までに多くの航空従事者を養成できる可能性は非常に低い。また、コストの高いエアライン会社の自社養成では、大量養成は期待できないことから、エアライン会社以外の民間の指定養成施設で訓練を受けた指定養成課程修了者以外の人材がタイムリーに受験できる体制を早期に整備する必要がある。	航空法第29条 航空法施行規則第50条の4 (ご参考) 米運輸省航空局 (Federal Aviation Administration, US Department of Transportation) 連邦航空規則(Federal Aviation Regulations) Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) part 183, § 183.23	航空従事者になるためには、一定の年齢及び飛行経歴を充足し、資格別・航空機別に行われる国家試験に合格した上で、事業用技能証明および計器飛行証明の交付を受ける必要がある。このうち実地試験は、原則として国土交通省航空局の試験官が実施することになっており、民間人が試験官を務めることは認められていない。「航空従事者指定養成施設(国土交通大臣認定)」における指定養成課程の修了者が受験する試験については、民間人の技能審査員が実施することが認められているが、当該課程の修了者以外の方が担当する航空局の試験官が20名程度と少ないことから、円滑な実地試験の実施が困難な状況になっている。