

規制改革ホットライン処理方針

(令和5年2月17日から令和5年5月17日までの回答)

スタートアップ・投資ワーキング・グループ関連

| 提案事項 | 所管省庁回答 | 区分(案) (注) | 別添の該当 番号 |
|---|--|--------------|-------------|
| 無操縦者航空機の試験的商用飛行の実現 | 【提案内容①】 検討を予定 【提案内容②】 その他 | ◎ | 1 |
| 実質的支配者リスト制度の拡充 | (要望1及び4) その他 (要望2及び3) 検討を予定 | △ | 2 |
| 商業登記電子証明書による電子署名利用 促進に向けた利便性向上 | (1) 対応不可 (2) 対応 (3) 対応不可 | △ | 3 |
| ラストワンマイルにおける自家用車運送 の実現 | ①対応 ②その他 ③現行制度下で対 応可能 | ◎ | 4 |
| キックボードなどの規制(原付やミニカ ーなどの) | 【警察庁】 対応 【消費者庁】 現行法制下で対応 可能 【国交省】 対応 | △ | 5 |
| 毒物又は劇物の製造業の登録は、法・指 定令で定められている名称で申請できる よう通達の見直しを求める。 | 検討に着手 | ◎ | 6 |

(注)

| | |
|---|---------------------------------------|
| ◎ | 各ワーキング・グループで既に検討中又は検討を行う事項 |
| ○ | 所管省庁に再検討を要請(「◎」に該当するものを除く)する事項 |
| △ | 再検討の可否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項 |

| | |
|-------|--|
| 提案事項 | 無操縦者航空機の試験的商用飛行の実現 |
| 具体的内容 | <p>①耐空証明のない無操縦者航空機が、離島や山岳部等安全性が担保された場所において、試験的に物流用途の商用飛行ができるようすべきである。例えば、2015年の通知「空中散布を目的とした無人ヘリコプターの飛行に関する許可・承認の取扱いについて」を参考にして、無操縦者航空機について試験的商用飛行が可能となる条件、手続等を通知で示すことが考えられる。</p> <p>②自作航空機に関する試験運行等の許可申請で定める承認手続(4か月ごとに更新)について、試験運行を加速させるために承認期間の拡大(4か月から米国並みの2年)や、離発着場を一定程度の広範なエリアに設定した飛行を許可するよう求める。</p> |
| 提案理由 | <p>過疎化が進む離島や山岳部では、物流サービスの持続可能性の確保が深刻な課題となっている。そのようななか、政府が閣議決定した「空の移動革命に向けたロードマップ 2021」において、2024年度にいわゆる「空飛ぶクルマ」による初期的な荷物輸送の実現を目指すことが示された。この目標達成に向けては、無操縦者航空機の社会実装に向けた試験飛行を加速させる必要がある。</p> <p>現行制度では、無操縦者航空機は「操縦者が乗り組まないで飛行することができる装置を有する『航空機』」と定義されており、ドローン等無人航空機とは航空法上の取り扱いが異なる。耐空証明のない無操縦者航空機は、航空法第11条の但し書によって、国土交通大臣の許可を受けた場合に限り試験飛行は許可されるものの商用飛行は許可されない。耐空証明を取得するためには膨大な飛行試験が必要となることから、離島や山岳部等にエリアを限定し商用に利用しつつ飛行試験を可能にすれば社会実装を進めやすくなる。なお、ドローン等の無人航空機は、耐空証明なしでも商用飛行が可能であり、社会実装に向けた試験飛行が進んでいる。無操縦者航空機と機体の重さがそれほど変わらない農業散布用無人ヘリコプターについても、2015年の通知「空中散布を目的とした無人ヘリコプターの飛行に関する許可・承認の取扱いについて」により、商用の試験飛行が許可されている。</p> <p>(要望実現により)無操縦者航空機を活用した物流等サービスの社会実装が加速すると同時に、試験飛行の物流により離島や山岳部での暮らしの改善も期待される。なお、無操縦者航空機はいわゆる「空飛ぶクルマ」の原型であり、これを早期に社会実装化することは、政府が「空の産業革命に向けたロードマップ 2021」において掲げる“空”モビリティ施策の強化の礎となる。</p> |
| 提案主体 | 一般社団法人日本経済団体連合会 |
| 所管省庁 | 国土交通省 |

| | |
|--------------|--|
| <p>制度の現状</p> | <p>【提案内容①】</p> <p>無人航空機については、飛行にあたり機体の登録が必要となるほか、特定の空域・方法による飛行については、機体認証及び操縦者技能証明を受けていること、または飛行の許可・承認が必要となります。</p> <p>一方、無操縦者航空機を含む航空機については、国際標準に則り、耐空証明や、技能証明、運航等に関する規制が設けられております。また、航空運送事業の許可等、事業に関する規制も設けられております。なお、耐空証明を受けていない航空機について、試験飛行等を行うため国土交通大臣の許可を受けた場合は、飛行を行うことが可能となっておりますが、これによって商用飛行(事業のための飛行)を行うことは原則認めておりません。</p> <p>航空機は人が乗って航空の用に供することができるものとされている一方、無人航空機は構造上人が乗ることができないものとされており、万一の事故発生時の地上の人又は物件への被害の程度も異なることから、自ずと求められる安全性や関係する規制も異なっております。</p> <p>なお、ご指摘のあった「空中散布を目的とした無人ヘリコプターの飛行に関する許可・承認の取扱いについて」は、特定の目的に使用される無人航空機の飛行の許可・承認の基準の考え方を示すものであり、「商用」飛行を許可するためのものではありません。</p> <p>【提案内容②】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自作航空機は、当該航空機が航空法第 10 条第 4 項に規定される基準への適合性の証明が困難なもの等であって、研究・開発等を目的する場合は、航空法第 11 条但し書に規定する国土交通大臣の許可を受けて試験飛行等を行う必要があります。 ・自作航空機の試験飛行等の許可に係る所要事項については、「自作航空機に関する試験飛行等の許可について」(平成 14 年 3 月 29 日 国空機第 1357 号)にて、その適用の範囲、申請及び許可等に関する所要事項を規定しています。 |
| <p>該当法令等</p> | <p>【提案内容①】</p> <p>航空法第 11 条第 1 項、第 100 条第 1 項</p> <p>【提案内容②】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空法第 11 条 ・航空法施行規則第 16 条の 14 ・「自作航空機に関する試験飛行等の許可について」(平成 14 年 3 月 29 日 国空機第 1357 号) |
| <p>対応の分類</p> | <p>【提案内容①】</p> <p>検討を予定</p> <p>【提案内容②】</p> <p>その他</p> |

| | |
|--------------|---|
| <p>対応の概要</p> | <p>【提案内容①】特定されたルートの飛行などにより飛行のリスクを低減し、物資輸送を目的とする無操縦者航空機について、事業者の技術開発・新事業展開といったイノベーションの促進に資するよう、運用の柔軟化等の必要な対応を令和4年度内に検討開始し、令和5年に結論を得、措置します。さらに、世界に先立つ新たな空のモビリティの社会実装を実現する観点から、事業者や専門家等が参画する既存の官民協議会等の枠組みの活用による検討会の設置を含め、自治体等の関係者の意見も聴きながら、無操縦者航空機の活用に向けた環境整備の検討を令和4年度内に開始し、結論を得次第速やかに措置します。【提案内容②】航空機は、航空法第11条において有効な耐空証明を受けているものでなければ、航空の用に供してはならないと規定されております。航空法第11条ただし書に基づく試験飛行等の許可については、耐空証明を有していないものに適用されていることから、許可期間については、耐空証明の有効期間(1年)よりも短い期間(4か月)としており、試験飛行等の許可の更新時の審査において、航空機の不具合対応等の確認を行うことにより、航空機の状況等を確認することが必要であると考えます。航空法第11条ただし書に基づく試験飛行等において飛行可能なエリアについては、現状は飛行可能エリアを場周空域に限定しているところ、個人又は団体が航空機や装備品を研究又は開発することを目的として、設計、製作又は改造をする航空機の試験飛行等については、場周空域を超えて飛行する場合の手続きの明確化等について、通達の改正を予定しております。</p> |
|--------------|---|

| | |
|-------|---|
| 提案事項 | 実質的支配者リスト制度の拡充 |
| 具体的内容 | (要望1)登録機関への登録の義務化 (要望2)実質的支配者情報へのアクセス権限の拡大 (要望3)手続きのオンライン化 (要望4)対象法人の拡大 |
| 提案理由 | (要望1)欧州諸国では登録機関への登録を法的に義務化している国もあり、義務化によって情報の拡充や本制度の利用向上といった効果が期待できると考えられるため。 (要望2)欧州諸国にはアクセス権限を制限していない国もあるところ、マネー・ローンダリング/テロ資金供与対策の重要性に鑑みれば、同対策の一端を担う金融機関が実質的支配者情報を積極的に利用できる環境を整備することが適当と考えられるため。 (要望3)実質的支配者情報の登録、写しの請求・受領はすべて書面で手続が行われているところ、利用者法人の利便性向上および上記のアクセス権限の拡大と併せることで本制度の実効性向上に寄与するものと考えられるため。 (要望4)マネー・ローンダリング/テロ資金供与対策の遂行の観点からは現行制度の対象法人では充分とはいえず、犯罪収益移転防止法施行規則第11条第2項第2～4号に規定される実質的支配者の類型も対象とすることが適当と考えられるため。 |
| 提案主体 | 都銀懇話会 |
| 所管省庁 | 法務省 |
| 制度の現状 | マネー・ローンダリング防止等の観点から、法人の実質的支配者を把握し、その透明性を高めることについては、FATFによる勧告がなされるなど、国内外からの要請が強まっているところ です。 この要請を受け、外部有識者による議論の結果を踏まえ、「実質的支配者リスト制度」を創設し、令和4年1月からその運用を開始しています。 この制度は、FATFの第4次対日相互審査報告書の公表を契機として、政府において策定・公表した今後3年間の行動計画(「マネロン・テロ資金供与・拡散金融対策に関する行動計画」)にも盛り込んだものであり、我が国の法人の実質的支配者の透明性の向上に貢献するものと考えております。 |
| 該当法令等 | 商業登記所における実質的支配者情報一覧の保管等に関する規則(令和3年法務省告示第187号) |
| 対応の分類 | (要望1及び4) その他 (要望2及び3) 検討を予定 |

| | |
|--------------|---|
| <p>対応の概要</p> | <p>(要望1及び4)</p> <p>「実質的支配者リスト制度」が広く利用され、マネー・ローンダリング防止等の効果が十分発揮されるよう、まずは本制度の周知・広報に努めてまいります。</p> <p>法人の実質的支配者情報の申出を義務付ける法制度の導入等については、本制度の運用状況等も踏まえつつ、政府全体として検討すべき課題と認識しております。</p> <p>(要望2及び3)</p> <p>令和4年12月21日開催のデジタル臨時行政調査会において公表された「デジタル原則を踏まえたアナログ規制の見直しに係る工程表」において、「商業登記所における実質的支配者情報一覧の保管等に関する規則」について、「令和4年度中に設置される有識者からなる研究会（HP公表）での法的論点の整理を含めた検討を通じて、銀行等がオンラインで実質的支配者リストの写しを取得できる方法など利用者の利便性を向上させる」ものとされており、今後、同研究会における議論も踏まえて検討を進めていく予定です。</p> |
|--------------|---|

| | |
|-------|---|
| 提案事項 | 商業登記電子証明書による電子署名利用促進に向けた利便性向上 |
| 具体的内容 | <ul style="list-style-type: none"> ü 商業登記電子証明書に基づく電子署名により作成された文書は電子署名法3条の要件を満たすことを法務省・総務省・経済産業省によるQ&A等により明確化していただきたい。 ü また、商業登記電子署名の普及と利用拡大に向けて、当該電子署名の発行を個別に法務局に申請する運用から、新規会社設立や変更登記申請があった際には、登記完了と同時に商業登記電子証明書を発行する運用を検討いただきたい。 ü なお、商業登記電子証明書が印鑑証明書の代替機能を果たしうる点を踏まえると、印鑑証明書に記載されている代表者の生年月日について、商業登記電子証明書においても記載の検討をお願いしたい。 |
| 提案理由 | <p>²一部金融機関においては、民間の電子契約サービスを導入しているが、利用開始の手続において押印が必要など印鑑レスの実現には至っていない。</p> <p>²印鑑レスの実現方法として、電子署名の利用を想定した場合、商業登記電子証明書の電子署名は、商業登記ほか、税金・保険・特許等の行政手続での利用が進んでおり、他の民間業者のサービスに比べ導入にかかる障壁が低いと考えられる。</p> |
| 提案主体 | 都銀懇話会 |
| 所管省庁 | 法務省 デジタル庁 |
| 制度の現状 | <p>(1)電磁的記録の真正な成立の推定につき、電子署名及び認証業務に関する法律第3条の規定により「電磁的記録であつて情報を表すために作成されたもの…は、当該電磁的記録に記録された情報について本人による電子署名…が行われているときは、真正に成立したものと推定する。」こととされております。</p> <p>(2)商業登記法第12条の2第1項及び第3項による証明の請求については、設立登記申請や変更登記申請と同時に電子証明書の発行申請を行うことが可能です。</p> <p>(3)商業登記電子証明書により証明される事項は、商業登記法第12条の2第3項の規定により「…被証明者は…自己に係る登記事項であつてデジタル庁令・法務省令で定めるものの証明を請求することができる」こととされております。</p> |
| 該当法令等 | <p>(1)電子署名及び認証業務に関する法律第3条</p> <p>(2)商業登記法第12条の2第1項、同条第3項</p> <p>(3)商業登記法第12条の2第3項、商業登記規則第33条の5</p> |
| 対応の分類 | <p>(1)対応不可</p> <p>(2)対応</p> <p>(3)対応不可</p> |

| | |
|-------|---|
| 対応の概要 | <p>(1)電子署名法第3条に規定する電子署名に該当するか否かは、個別の事案における具体的な事情を踏まえた裁判所の判断に委ねられるべき事柄ではあるものの、一般論として、商業登記電子証明書に基づく電子署名が本人すなわち電子文書の作成名義人の意思に基づき行われたと認められる場合には、電子署名法第3条の規定により、当該電子文書は真正に成立したものと推定されることとなると考えられることは明白であり、Q&A等により明確化することになじまないと考えます。</p> <p>(2)制度の現状欄に記載のとおりです。</p> <p>(3)商業登記電子証明書に記載されている情報は、その性質上、印鑑証明書と異なり、電子文書と一体となってより広く流通することが想定されているところ、商業登記電子証明書の記載事項には適さないと考えます。</p> |
|-------|---|

| | |
|-------|--|
| 提案事項 | ラストワンマイルにおける自家用車運送の実現 |
| 具体的内容 | <p>貨物軽自動車運送事業の規制合理化:届出の完全オンライン化、郵送でナンバープレートの変更を可能にすることを要望。</p> <p>また、軽乗用車の実績を踏まえ、普通乗用車による貨物運送についての議論を始めていただきたい。</p> |
| 提案理由 | <p>配送需要の急激な高まりに対し、ドライバーは不足。時期によっては配送の遅延等の問題が発生している。さらに、フードデリバリーや、クイックコマース(衣料品・日用品等を注文してから30分以内で届けるサービス)も台頭。自家用車の活用が解決策の1つとなる。本項目はIT連盟が規制改革推進会議にて要望。2022年6月の『規制改革実施計画』を経て、同10月から、軽乗用車に限ってではあるが、構造変更せずに、貨物軽自動車運送事業に用いることが可能となる*。しかし、同事業届のオンライン化は2025年度目途とされており、届出やナンバープレート変更の手続きに要する時間がドライバーの就業意欲をそぐことが懸念される。</p> <p>*国土交通省「貨物軽自動車運送事業における軽乗用車の使用について」(2022.10.24): https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000260.html</p> |
| 提案主体 | 一般社団法人 日本IT団体連盟 |
| 所管省庁 | 国土交通省 |
| 制度の現状 | <p>①現行制度において、貨物軽自動車運送事業を始めるときは、運輸支局への届出が必要とされているところ、当該届出をしようとする者は、運輸支局への訪問又は郵送により行う必要があります。</p> <p>②また、運輸支局において届出が受理された後、軽自動車検査協会において発行された新たな車検証によりナンバープレート頒布者から事業用のナンバーが交付されますが、行政書士等を活用することで申請者本人は軽自動車検査協会を訪問しなくても郵送で手続きすることが可能となっております。</p> <p>③他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合には、輸送の安全の確保や利用者利益の保護の観点から、貨物自動車運送事業法に基づく許可の取得等を行っていただくとともに、事業用自動車を用いて事業を行って頂く必要があります。</p> <p>一方、生活関連物資の輸送需要に加え贈答用品を中心とした輸送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っている年末年始や夏季等繁忙期においては、貨物自動車運送事業者による自家用自動車の運転者に対する適切な指導の実施を前提に、道路運送法第78条第3号に基づき、公共の福祉を確保するためやむを得ないものとして自家用自動車の有償運送の許可を例外的に行っているところです。</p> |
| 該当法令等 | <p>①貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)第36条第1項</p> <p>②貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)第36条第1項</p> <p>③道路運送法(昭和26年法律第183号)第78条</p> |

| | |
|-------|---|
| 対応の分類 | <p>①対応</p> <p>②その他</p> <p>③現行制度下で対応可能</p> |
| 対応の概要 | <p>①貨物軽自動車運送事業の届出の完全オンライン化については、令和7年末までの完全オンライン化に向けて、令和4年度末より関東運輸局管内にてパイロット事業を実施し、当該事業の結果を踏まえ、全国での円滑なオンライン化に向けた、検証・調整等を実施してまいります。</p> <p>②国土交通省では、軽自動車のナンバープレート頒布方法について、規制は設けていないところですが、ご提案いただいた郵送でナンバープレートの変更を可能にすることのご要望につきましては、軽自動車検査協会に伝えさせていただきます。</p> <p>③事業用自動車のみでは輸送力の確保が困難な繁忙期については、制度の現状欄に記載のとおり、貨物自動車運送事業者による自家用自動車の運転者に対する適切な指導の実施を前提として、自家用自動車による有償運送を例外的に認めているところです。</p> <p>一方、繁忙期以外の期間については、輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点から、貨物自動車運送事業法に基づく許可の取得等を行っていただくとともに、事業用自動車を用いて事業を行っていただく必要があると考えます。</p> |

| | |
|-------|---|
| 提案事項 | キックボードなどの規制(原付やミニカーなどの) |
| 具体的内容 | 曖昧な中華製品が横行し、 完全にアウトのものも多々徘徊している。 規制主が都道府県や市区町村、都道府県警だったり知識に乏しく、 かつ国土交通省は規制には無作為。 内閣府でしっかり統率して欲しい。 |
| 提案理由 | 玩具なのか公道走行可(原付やミニカー)なのか 曖昧な商品が 法規制に対するグレー若しくはブラックな表現で売られている。 電動アシスト付き自転車も同様。(完全電動が紛れている) 各都道府県の警察署においても規制があいまいで 一般の人間には全くわからず 理解せずに法を犯している場合もある。 そもそも自転車・原付の存在が時代錯誤な法律で管理されていることもあり、そのあたり一掃してほしい。 |
| 提案主体 | 個人 |
| 所管省庁 | 警察庁 消費者庁 国土交通省 |
| 制度の現状 | <p>【警察庁】</p> <p>電動キックボードを始めとする低速・小型の電動モビリティ(いわゆる電動キックボード等。以下対応の概要欄において、「電動キックボード等」といいます。)は、その定格出力等に応じて、道路交通法(昭和35年法律第105号。以下本欄及び対応の概要欄において、「法」といいます。)上の自動車又は原動機付自転車に該当します。</p> <p>また、アシスト比率等が、道路交通法施行規則(昭和35年総理府令第60号。以下本欄において、「府令」といいます。)第1条の3で定める基準を満たす原動機を用いる自転車は、駆動補助機付自転車(以下対応の概要欄において、「電動アシスト自転車」といいます。)に該当し、自転車の交通方法に従うこととされています。なお、アシスト比率が府令で定める基準に該当しないものは、その定格出力等に応じて、法上の自動車又は原動機付自転車に該当します。</p> <p>【消費者庁】</p> <p>不当景品類及び不当表示防止法(以下「景品表示法」という。)においては、一般消費者に商品・サービスの品質等の内容について、実際のもの等より著しく優良であると誤認される表示を禁止しています。</p> <p>【国交省】</p> |

| | |
|-------|--|
| | <p>原動機を有する車両について、道路運送車両法では、寸法や出力に応じて自動車又は原動機付自転車に区分し、それに応じて適切に規制を行っております。</p> |
| 該当法令等 | <p>【警察庁】 道路交通法(昭和35年法律第105号)第2条第9号、第10号及び第11号の2 道路交通法施行規則(昭和35年総理府令第60号)第1条の3</p> <p>【消費者庁】 景品表示法第5条第1号</p> <p>【国交省】 道路運送車両法第2条、第3条等</p> |
| 対応の分類 | <p>【警察庁】 対応</p> <p>【消費者庁】 現行法制下で対応可能</p> <p>【国交省】 対応</p> |
| 対応の概要 | <p>【警察庁】 「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」における議論等を踏まえ、道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)の規定により、電動キックボード等のうち、一定の大きさや構造の基準を満たす車両について、原動機付自転車の一類型として「特定小型原動機付自転車」と定義することとされ、運転免許を不要とし、自転車道の通行を可能とするなど、自転車に類する交通ルールが適用されることとなりました(令和5年7月1日施行予定)。特定小型原動機付自転車については、関係省庁や事業者からなる「パーソナルモビリティ安全利用官民協議会」において、保安基準に適合した車体の販売等について検討し、「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」を決定しました。</p> <p>電動キックボード等や電動アシスト自転車について、引き続き、関係省庁や事業者と連携し、道路運送車両法上の保安基準を満たさないものについて規制や取締りを行ってまいります。</p> <p>【消費者庁】 原付やミニカー等について、例えば、公道走行可と表示して販売しているにもかかわらず、実際には公道を走行するための基準を満たしておらず、一般消費者に著しく優良であると誤認さ</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>せるような場合は、景品表示法第5条第1号に違反するものとして、行政処分等がなされる可能性があります。</p> <p>【国交省】</p> <p>道路交通法の一部を改正する法律(令和4年法律第32号)の一部施行に伴い、電動キックボード等に対応する新たな車両区分として「特定小型原動機付自転車」が定義されることを踏まえ、特定小型原動機付自転車に関する保安基準を整備しました。本基準に基づき、関係省庁や事業者と連携し、不適合品の排除に取り組んでまいります。</p> |
|--|--|

| | |
|-------|---|
| 提案事項 | 毒物又は劇物の製造業の登録は、法・指定令で定められている名称で申請できるよう通達の見直しを求める。 |
| 具体的内容 | 毒物又は劇物の品目ごとに製造業の登録をすることは、研究の推進を阻害するものである。そのため、別記第一号様式に記載する化学名は毒物及び劇物取締法・指定令で定められている名称とするよう見直しを求める。毒物及び劇物取締法が、化学物質の製造にあたって、通達で個別に登録を求める趣旨は理解する。しかしながら、商用化された化学物質と同様に、研究段階で譲渡先が限定的な少量の化学物質に個別登録を求めることは、多種の化合物を創出する研究所の負担が大きい。特に登録頻度の多い有機シアン化合物で、その影響が大きい。そのため、毒物又は劇物の製造業の登録について、多品種少量の製造を行う研究現場を踏まえた見直しを求める。 |
| 提案理由 | 化学の研究分野で活用の幅が広い「シアノ基」を有する有機化合物は、指定令 2-32 で「有機シアン化合物及びこれを含有する製剤」として劇物に指定し、その中で安全性試験により安全が確認された化学物質については、個別に品目名で除外している。このように、構造上「シアノ基」を有すれば、原則劇物指定を受け、事業者は厳重な管理対応を行っている。研究の現場では、市場ニーズや顧客要望に対応し様々な構造の化学物質を製造し、顧客に譲渡している。劇物指定の化学物質を製造・譲渡する場合、社内決裁後登録の届出を行い化学物質を譲渡するまでに1ヶ月程度の時間を要する。この化学物質は研究開発目的で製造されたものであり、市場に流通せず一般人が手にすることはないが、現行の通達(薬発第四九号 昭和三十一年二月九日 等)により、物質の構造が変わるごとに、その都度登録してから製造している。国内企業が研究分野で国際競争に打ち勝つためにも、一般流通前の化学物質の譲渡にかかわる登録手続きを見直す必要がある。本提案の実現により、化学物質の構造を変更するたびに製造登録していた手続きが簡略化できれば、研究開発スピードの加速化により、新製品の上市までの期間が短縮され、国内企業の国際競争力の強化になる。なお、手続きが簡素化されても、企業が該当化学物質を毒物・劇物として厳重に管理対応を行うことに変わりはないため、保健衛生上の安全性を損なうことはない。登録手続きが簡素化される効果は、手続きの手間だけに留まらず、企業が新たな価値を創造するエネルギーとなり、生産性の向上にも及ぶ。その先には国内の経済成長、消費者の生活の質向上といった効果も期待できる。 |
| 提案主体 | 三菱ケミカルグループ株式会社 |
| 所管省庁 | 厚生労働省 |
| 制度の現状 | 毒物及び劇物取締法では、保健衛生上の危害の防止のため、主として急性毒性の観点から物質を毒物又は劇物に指定し、必要な取締りを行っております。そして昭和41年から「有機シアン化合物」を包括的に劇物に指定しております。 同法において、毒物及び劇物を販売又は授与の目的で製造する場合は、事前に製造業の登録を管轄の都道府県知事に行う必要があります(同法第4条)。また、製造業の登録をする際は、品目の登録が必要(同法第6条)であり、製造する品目を追加する場合は、事前に登録の |

| | |
|-------|--|
| | <p>修正を行う必要があります(同法第9条)。</p> <p>なお、登録する品目について、通達等で CAS 番号ベースで行うよう示しており、包括的に指定している物質についても、例えば「有機シアン化合物」のような範囲での登録は認めておらず、個別物質ごとに登録を求めているところです。</p> |
| 該当法令等 | <p>毒物及び劇物取締法(昭和 25 年法律第 303 号)</p> <p>毒物及び劇物取締法施行令(昭和 30 年政令第 261 号)</p> <p>毒物及び劇物指定令(昭和 40 年政令第 2 号)</p> <p>毒物及び劇物取締法施行規則(昭和 26 年厚生省令第 4 号)</p> |
| 対応の分類 | 検討に着手 |
| 対応の概要 | <p>「有機シアン化合物」などの、包括的に毒物又は劇物に指定している物質について、性状が大きく変わらない範囲で個々の製造品目を把握することは、必ずしも保健衛生上の危害の防止に必須ではなく、性状が類似すると考えられる範囲で包括的に登録することの可否について検討を進めます。</p> <p>実際の登録事務を行っている自治体や、関連する企業・業界団体へのヒアリングを行い、令和 5 年度早期に方針を決定し、その後所要の手続きを経て必要な措置を行う方向で進めます。</p> |