

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200001	国土利用計画法23条に基づく土地取引後届出制度の廃止	国土利用計画法第23条、第24条、第25条、第26条、第27条、第27条の2	国土利用計画法第23条に基づく事後届出制度は、一定規模(市街化区域1千㎡、都市計画区域5千㎡、都市計画区域外1万㎡)以上の土地の取引後2週間以内に土地の利用目的等を都道府県知事に届け出る制度である。知事は、当該届出に係る土地利用が、公表されている土地利用計画に適合せず、当該土地を含む周辺の地域の適正かつ合理的な土地利用を図るために支障があると認めるときは、土地の利用目的について必要な変更を勧告することができる。また、当該土地を含む周辺の地域の適正かつ合理的な土地利用を図るために必要な助言を行うことができる。	c		国土利用計画法第23条に基づく事後届出制度は、適正かつ合理的な土地利用の確保を図るため全国を対象に土地の取引段階で利用目的を審査する制度であり、都市計画区域内等において開発段階で規制する都市計画法、建築行為を規制する建築基準法等の規制措置とは、制度の目的、規制対象、規制手法等が異なるものである。大規模な土地利用の改変等は周辺環境への影響が大きいこと、また、開発者の負担軽減の観点からも、実際の開発に至らない早期の段階で把握して必要な措置を講じることができる本制度は、重要な意義を持つものである。土地購入者の手続負担の軽減と土地取引の円滑化の観点から、平成10年の法改正により、それまでの事前届出制(最長6週間の契約締結制限)から現行制度に移行したところである。なお、特区での対応の可能性については、本制度は、総合的かつ計画的な国土の利用を図る観点から全国を対象とすることに意義を有するものであり、困難である。	5021	5021089	社団法人日本経済団体連合会	11	国土利用計画法23条に基づく土地取引後届出制度の廃止【新規】		国土利用計画法23条に基づく土地取引後届出制度を廃止すべきである。	
z1200002	都市計画法37条制限解除の積極的適用	都市計画法第37条	開発許可を受けた開発区域内の土地においては、都市計画法第36条第3項の完了公告があるまでのも、開発行為に関する工事用の仮設建築物の建築その他都道府県知事が支障がないと認めたものは、建築物の建築をすることができる。	d	-	法第37条の建築制限は、工事完了の公告があるまでの間は原則として建築等を禁止することによって開発行為が許可内容どおりに行われることを担保し、法が求める一定の水準を下回る開発がなされることを防止する趣旨の規定であり、建築行為終了時に開発許可内容に関する検査を行うこととすれば、許可内容違反があった場合には是正が著しく困難となるばかりでなく、是正コストの上昇を招くことになり、当該制限を一律に緩和することは困難である。ただし、都道府県知事等が支障がないと認める場合は同条ただし書に基づき工事完了公告前に着工できることとなっており、国土交通省では、全国開発許可担当課長会議等の場で、当該制度を活用した工事の状況等に応じた柔軟な対応方、要請している。	5021	5021113	社団法人日本経済団体連合会	11	都市計画法37条制限解除の積極的適用		土地造成後速やかに建築工事に着手することが明らかな場合は、建物の用途によらず、工事の安全性が確認された段階で、都市計画法37条制限解除を認めるべきである。また、国は、37条制限解除が受けられる事例として、その旨、法令上明記すべきである。	
z1200003	市街化調整区域内における店舗開設基準の緩和	都市計画法第29条第1項、第34条第1項、第43条 都市計画法施行令第22条第6号、第35条第3号、第36条第1項第3号イ	市街化調整区域での開発行為は、都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が個別に許可でき、実施できることとなっている。	d	-	市街化調整区域での開発行為は、法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事等が個別に許可できることとなっており、同条第1号では、当該開発区域の周辺の地域において居住している者の日常生活のため必要な物品の販売、加工、修理等の業務を営む店舗、事業場その他これらに類する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為について、都道府県知事等が個別に許可できることとなっている。なお、そもそも開発許可等が不要な軽易な行為として、周辺の市街化調整区域内に居住している者の日常生活のため必要な物品の販売、加工、修理等の業務を営む店舗、事業場その他これらに類する小規模なもので当該開発区域の周辺の市街化調整区域内に居住している者が自ら当該業務を営むために行う開発行為等が規定(令第22条第6号、令第35条第3号)されており、区域内に居住する者自らが営む」との要件は、上記法第34条第1号の要件としては定められていない。	5021	5021091	社団法人日本経済団体連合会	11	市街化調整区域内における店舗開設基準の緩和【新規】		区域内に居住する者自らが営む」という要件の撤廃ないし緩和を認めるべきである。	
z1200004	駅構内の開発許可基準の緩和	都市計画法第29条第1項 都市計画法施行令第19条第1項	開発行為を行おうとする者は原則として都道府県知事等の許可を得なければならないが、公益上必要な建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為は許可が不要となっている。	d	-	都市計画法第29条第1項第1号及び令第19条の規模とは、建築物の床面積ではなく開発行為を行う土地の面積を定めているもので、駅舎やその内部にある店舗等の床面積とは無関係である。駅舎は公共交通機関である鉄道を利用するために必須の公益的建築物であるのに対し、店舗は、駅構内、駅周辺、その他の市街地内に存するものに公益性の点で差を設けることは困難なものと考えられるが、建築基準法上の用途地域等の用途規制に適合している限り駅構内に店舗があることのみをもって、開発許可がおりないことは想定しがたい。	5021	5021092	社団法人日本経済団体連合会	11	駅構内の開発許可基準の緩和【新規】		店舗自体の床面積が都市計画法施行令第19条第1項が定める範囲内であれば、駅構内全体の床面積に関らず、許可を要しない開発行為として認めるよう要望する。あるいは、駅構内の店舗を駅舎そのものの一部として、都市計画法29条第1項第3号の適用対象とし、許可を要しない開発行為として認めるべきである。	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200001	国土利用計画法23条に基づく土地取引後届出制度の廃止	5021	5021089	社団法人日本経済団体連合会	11	国土利用計画法23条に基づく土地取引後届出制度の廃止【新規】		国土利用計画法23条に基づく土地取引後届出制度を廃止すべきである。		土地利用に関しては都市計画法、建築基準法等に基づき規制されており、国土利用計画法独自に事後届出制度を導入する根拠が見当たらない。土地購入者の手続負担を軽減し、土地取引を円滑化する上で、事後届出制度を廃止すべきである。	国土利用計画法23条	国土交通省	国土利用計画法23条1項は、同2項に定める場合を除き、土地売買を行った際、買主は契約後2週間以内に売買価格や利用目的等について都道府県知事に届け出なければならないとしている。
z1200002	都市計画法37条制限解除の積極的適用	5021	5021113	社団法人日本経済団体連合会	11	都市計画法37条制限解除の積極的適用		土地造成後速やかに建築工事に着手することが明らかな場合は、建物の用途によらず、工事の安全性が確認された段階で、都市計画法37条制限解除を認めるべきである。また、国は、37条制限解除が受けられる事例として、その旨、法令上明記すべきである。		いったん造成工事を完了させてから建築着工する場合、完成させた擁壁を部分的に撤去したり、仕上げた地盤面を再び掘削するなど、工事上の無駄が多くなる。建築物の完了検査と併せて造成部分も検査することで開発許可上も問題ない。37条制限解除を積極的に認めることにより、コスト削減と事業期間の短縮が図られ、また環境への配慮という意味からも有意義である。	都市計画法第37条	国土交通省	都市計画法第29条の開発許可を受けて土地の造成を行ない、当該土地に建築物を建築する場合、通常、造成工事に係る完了検査を行い適合と認められなければ、建築物を建築してはならないが、都道府県知事が支障がないと認めた場合には、造成工事完了前に建築工事に着手できる(都市計画法37条制限解除)。当該制限解除について、通常、中高層建築物においては認められるものの、戸建住宅の建築が目的の場合には認められないことが多い。また、認められる場合も、道路等公共施設部分の完成まで工事が進行した段階で認められることが多い。
z1200003	市街化調整区域内における店舗開設基準の緩和	5021	5021091	社団法人日本経済団体連合会	11	市街化調整区域内における店舗開設基準の緩和【新規】		区域内に居住する者自らが営む」という要件の撤廃ないし緩和を認めるべきである。		市街化調整区域内では、基本的に商業施設が少なく交通手段も整っていないことが多い。当該区域内の居住者は不便な日常生活を強いられることがある。店舗の開設は周辺住民の生活向上に貢献するといえる。市街化調整区域内においては、周辺環境、将来的な開発計画への配慮が必要なこととは言ってもないが、「区域内に居住する者自らが営む」という要件がこれに資する理由はないと考える。	都市計画法34条1号、同43条 都市計画法施行令35条3号	国土交通省	市街化調整区域内において店舗を開設する場合、同区域内に居住する者の日常生活を営むために必要な店舗で(都市計画法34条1号)、かつ区域内に居住する者自らが営む(都市計画法施行令35条3号)といった非常に限定的な場合にしか許可されず、事実上、商業施設の設置ができない状況となっている。
z1200004	駅構内の開発許可基準の緩和	5021	5021092	社団法人日本経済団体連合会	11	駅構内の開発許可基準の緩和【新規】		店舗自体の床面積が都市計画法施行令19条1項が定める範囲内であれば、駅構内全体の床面積に関らず、許可を要しない開発行為として認めるよう要望する。あるいは、駅構内の店舗を駅舎そのものの一部位として、都市開発法29条1項3号の適用対象とし、許可を要しない開発行為として認めるべきである。		駅構内の店舗について、床面積の算定基準は駅構内全体としておきながら、駅舎そのものとは認められないという取扱いが中途半端かつ不合理である。駅構内における小規模な店舗の新設については、都市計画法の目的である都市の健全な発展と秩序ある整備等を阻害するものではなく、開発行為に際して許可を必要とする合理的理由はないと考える。駅構内の店舗は、鉄道利用者はもとより、周辺住民にとっても利便性が飛躍的に向上することを留意されたい。	都市計画法29条1項1号 都市計画法施行令19条1項 都市計画法29条1項3号	国土交通省	駅構内に小規模店舗を開設する場合、当該店舗自体の面積が小さくても、駅構内全体の敷地面積が基準となる。このため、都市計画法29条1項1号ならびに都市計画法施行令19条1項によって、1000㎡以下の開発は都道府県知事の許可が不要であるとされているにもかかわらず、その適用を受けない。他方、都市計画法29条1項3号は、駅舎その他鉄道の施設等公益上必要な建物の建築については都道府県知事の許可が不要であると定めているが、駅構内の店舗は駅舎そのものとはみなされないため、同条項の適用も受けない。よって、一連の都道府県知事による許可を得るための手続が必要となる。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200005	都市計画法に定める開発行為の適用除外への特定規模電気事業の追加	都市計画法第29条第1項 都市計画法施行令第21条第14号	開発行為を行おうとする者は原則として都道府県知事等の許可を得なければならないが、公益上必要な建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為については許可が不要となっている。	d	-	開発許可制度において特例の対象となっている一般電気事業、卸電気事業、特定電気事業については、正当な事由がなければ電気の供給を拒むことができない供給義務を負うとともに、事業の開始等にあたっては経済産業局長の許可制となっており、一般電気事業者においては供給約款を、卸供給事業者及び特定電気事業者においては供給条件を経済産業局長に届け出る義務が課され、一定の場合にはこれらについて変更命令がなされることとなっており、また、土地収用法上の収用適格、道路占有許可の特例が認められるのに対し、特定電気規模事業は、供給義務などの諸制限、諸特例の点でこれらの事業と異なっており、その公益性の差に応じた規制、特例の差が設けられているものと考えられ、特定規模電気事業を開発許可の適用除外とすることは困難である。 ただし、市街化区域、非線引都市計画区域等における開発行為については都市計画法第33条等に定められた技術的基準に適合している場合は許可しなければならないこととなっており、市街化調整区域における開発行為は、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの又は、条例で区域、目的又は予定建築物の用途を限り定めたものは現行制度上許可できることとなっている。 なお、地方自治体の条例アセスは、都市計画法の開発許可とは直接関係のない事項である。		5021	5021103	社団法人日本経済団体連合会	11	都市計画法に定める開発行為の適用除外への特定規模電気事業の追加【新規】		都市計画法施行令第21条第14号の括弧内の「特定規模電気事業を除く」という文言を削除し、特定規模電気事業を都市計画法の開発行為の適用除外の対象とすべきである。
z1200006	都市計画法 建築基準法における用途地域内の建築物の用途制限の見直し	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		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)により創設された用途緩和型地区計画や地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区を活用することで対応が可能である。さらに、個別の建築物について当該用途地域の環境を害するおそれがないもの等として特定行政庁が認めて許可することで対応が可能である。		5015	5015006	日本チェーンストア協会	11	都市計画法 建築基準法関連 / 用途地域内の建築物の用途制限の見直し		用途地域内の建築物の用途制限 第1種、第2種低層及び中高層住居専用地域の店舗面積の見直し 第1種住居地域の店舗面積3,000㎡以下制限の見直し

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)	
z1200005	都市計画法に定める開発行為の適用除外への特定規模電気事業の追加	5021	5021103	社団法人日本経済団体連合会	11	都市計画法に定める開発行為の適用除外への特定規模電気事業の追加【新規】		都市計画法施行令21条 1項14号の括弧内の「特定規模電気事業を除く」という文言を削除し、特定規模電気事業を都市計画法の開発行為の適用除外の対象とすべきである。		一般電気事業、卸電気事業、特定電気事業は開発行為に伴う規制の適用が除外されるが、規制緩和に伴う新規参入の特定規模電気事業は適用を受ける。特に、川崎市においては市条例により開発行為としての市条例アセスの適用ととなり、電気事業法に基づき環境アセスに加えて二重の異種アセス手続きの対象となり、川崎臨海部の工業専用地域における工場跡地利用ですら、極めて大きな制約を受けることとなる。そのため、新規参入者の大きな障壁となり、公正な競争となっていない。 立地に関する行政手続き条件において、新規参入者に過剰な負担を与えず、公正な競争を促すことにより、特定規模電気事業の参入を活性化し、エネルギーコストを低減し、我が国経済の活性化を図られる。	電気事業法 2条 都市計画法29条 3項 都市計画法施行令21条 1項14号	国土交通省	都市計画法に定める開発行為を行うには国土交通大臣の許可が必要である(都市計画法29条 1項)。この適用除外として「公益上必要な建物」が規定されており(同29条 1項3号)、電気事業法第2条第1項9号に規定する電気事業(特定規模電気事業を除く)の用に供する同項第14条に規定する電気工作物を設置する施設である建築物」はこの適用除外の対象である(都市計画法施行令21条 1項14号)。このため、一般電気事業、卸電気事業、特定電気事業は開発行為に伴う規制の適用が除外されるが、規制緩和に伴う新規参入者は適用除外の恩恵を受けない。	
z1200006	都市計画法 建築基準法における用途地域内の建築物の用途制限の見直し	5015	5015006	日本チェーンストア協会	11	都市計画法 建築基準法関連 / 用途地域内の建築物の用途制限の見直し		用途地域内の建築物の用途制限 第1種、第2種低層及び中高層住居専用地域の店舗面積の見直し 第1種住居地域の店舗面積3,000㎡以下制限の見直し		用途規制の趣旨である環境保護については十分に理解しているが、そのために生活者利便が阻害されている場合もある。第1種、第2種低層及び中高層住居専用地域内の近隣に店舗のない地域や、地方都市においては幹線道路と隣接した第1種住居地域もある。また、大店立地法においても周辺地域の環境保持の観点からの配慮が求められ、それに基づき出店する現状において、店舗面積制限は見直していただきたい。 第1種、第2種低層及び中高層住居専用地域での店舗面積1,500㎡ 第1種住居地域の店舗面積3,000㎡以上を可能	建築基準法の用途地域規制により、住宅地の環境保護のため、その地域内に建設する店舗は次のとおり面積制限があり、それを超える店舗は建設できない。 近隣に店舗がなく買物等に不便が生じている地域もあり、生活者利便を考慮した上で、その地域の状況に応じて面積制限を見直していただきたい。 第1種低層住専 50㎡以下 第2種低層住専 150㎡以下 第1種中高住専 500㎡以下 第2種中高住専 1,500㎡以下 第1種住居地域 3,000㎡以下	都市計画法 建築基準法	国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200007	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	都市計画法第29条第1項 都市計画法施行令第21条第6号	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第10号口では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為について、都道府県知事等が開発審査会の議を経て個別に許可できることとなっている。	d	-	特別積合せ貨物運送事業は、不特定多数の荷主の貨物が大量に持ち込まれる事業所間においてそれらの貨物を組み合わせて長距離にわたり定期的に運送する物流の幹線としての役割を担う極めて公益性の高い事業であり、事業許可に当たっては、それ以外の事業者と異なり特別積合せ貨物運送に係る事業場の位置、当該事業場の積卸施設の概要、事業用自動車の運行系統及び運行回数等をもとに、特別積合せ貨物運送事業が安全かつ確実に実施できるか審査することとしており、また輸送の安全についても運行系統100kmごとに主な地点間の運転時間・平均速度、乗務員の休憩・睡眠地点・時間等の基準を定めその遵守義務が課せられており、特別積合せ貨物運送事業以外の一般貨物自動車運送事業に比べ厳しい条件が課せられているものであり、また倉庫業は許可制ではなく登録制となっておりその公益性に応じた規制、特例の差が設けられているものと考えられ、公共の利益となる事業の用に供する場合において土地を収用又は使用することができる強い私権制限が認められている土地収用法の収用適格事業としても、特別積合せ貨物運送事業のみが認められ、それ以外の一般貨物自動車運送事業や倉庫業は位置づけられていないものとなっており、公益性には差があるものと認識している。		5021	5021206	社団法人日本経済団体連合会	11	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和		市街化調整区域において、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業についても、特別積合せ運送事業と同様に物流事業として開発許可を不要とするよう認めるべきである。
z1200007	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和					(上記の続き) 市街化調整区域における開発行為は、一定規模以上の計画的開発、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの又は、条例で区域、目的又は予定建築物の用途を限り定めたものは現行制度上許可でき、地域の実情に応じた運用が可能であって、国土交通省では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為等に該当するものについて、地方公共団体に技術的助言として示している開発許可制度運用指針に例示し、その中で特別積み合わせ貨物運送事業以外の一般貨物自動車運送事業の用に供される施設及び倉庫業の用に供する倉庫についても、4車線以上の国道、都道府県道等の沿道又は高速自動車国道等のインターチェンジ周辺における大規模な施設を例示するとともに、画一的な運用でなく地域の実情等に応じた運用が望ましいことを示している。今後、法第34条第10号口等の運用に関する事例、条例等の制定状況等について調査し、情報提供を行うことを通じて、地方公共団体に地域の実情に応じた弾力的な運用が可能であること等を周知することとする。		5021	5021206	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和		

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200007	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	5021	5021206	社団法人日本経済団体連合会	11	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和		市街化調整区域において、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業についても、特別積合せ運送事業と同様に物流事業として開発許可を不要とするよう認めるべきである。		市街化調整区域における大規模な流通業務施設の開発については、インターチェンジからの距離及び大型自動車の1日平均発着回数などの規制が緩和されたが、各自治体の土地利用計画が定まらず区域指定がなされない為、許可を得にくい状況である。大規模な流通業務施設の開発は、一般地域での用地取得が困難な事情がある。物流コストの低減、環境問題への対応、道路混雑の緩和等の観点から、より効率的な物流拠点の整備が求められている。	都市計画法第29条、第34条 都市計画法施行令第21条等	国土交通省	市街化調整区域における物流施設の建設等開発行為を行う場合、特別積合せ事業者のみは開発許可を必要としないものの、一般貨物自動車輸送事業者は、開発許可が必要とされている。許可に当たっては、各許可権者が都市計画法第34条第10号ロに該当するか否かを個別に判断し決することとなっている。
z1200007	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	5021	5021206	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和						国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200007	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	都市計画法第29条第1項 都市計画法施行令第21条第6号	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第10号口では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為について、都道府県知事等が開発審査会の議を経て個別に許可できることとなっている。	d	-	特別積合せ貨物運送事業は、不特定多数の荷主の貨物が大量に持ち込まれる事業所間においてそれらの貨物を組み合わせて長距離にわたり定期的に運送する物流の幹線としての役割を担う極めて公益性の高い事業であり、事業許可に当たっては、それ以外の事業者と異なり特別積合せ貨物運送に係る事業場の位置、当該事業場の積卸施設の概要、事業用自動車の運行系統及び運行回数等をもとに、特別積合せ貨物運送事業が安全かつ確実に実施できるか審査することとしており、また輸送の安全についても運行系統100kmごとに主な地点間の運転時間・平均速度、乗務員の休憩・睡眠地点・時間等の基準を定めその遵守義務が課せられており、特別積合せ貨物運送事業以外の一般貨物自動車運送事業に比べ厳しい条件が課せられているものであり、また倉庫業は許可制ではなく登録制となっておりその公益性に応じた規制、特例の差が設けられているものと考えられ、公共の利益となる事業の用に供する場合において土地を収用又は使用することができる強い私権制限が認められている土地収用法の収用適格事業としても、特別積合せ貨物運送事業のみが認められ、それ以外の一般貨物自動車運送事業や倉庫業は位置づけられていないものとなっており、公益性には差があるものと認識している。		5069	5069007	社団法人全日本トラック協会	11	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和		市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和
z1200007	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和					(上記の続き) 市街化調整区域における開発行為は、一定規模以上の計画的開発、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの又は、条例で区域、目的又は予定建築物の用途を限り定めたものは現行制度上許可でき、地域の実情に応じた運用が可能であって、国土交通省では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為等に該当すると考えられるものについて、地方公共団体に技術的助言として示している開発許可制度運用指針に例示し、その中で特別積み合わせ貨物運送事業以外の一般貨物自動車運送事業の用に供される施設及び倉庫業の用に供する倉庫についても、4車線以上の国道、都道府県道等の沿道又は高速自動車国道等のインターチェンジ周辺における大規模な施設を例示するとともに、画一的な運用でなく地域の実情等に応じた運用が望ましいことを示している。今後、法第34条第10号口等の運用に関する事例、条例等の制定状況等について調査し、情報提供を行うことを通じて、地方公共団体に地域の実情に応じた弾力的な運用が可能であること等を周知することとする。		5069	5069007	社団法人全日本トラック協会	12	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和		

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200007	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	5069	5069007	社団法人全日本トラック協会	11	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和		市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業の用に供する建築物に係る開発行為については、都市計画法第34条第10号ロに該当するか否かを各許可権者が個別に判断して許可することとなっている。	市街化調整区域における物流施設の開発について、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業についても、特別積合せ運送事業と同様に開発許可を不要とされたい。	国土交通省 都市計画法第29条 第34条、都市計画法施行令第21条	国土交通省	
z1200007	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	5069	5069007	社団法人全日本トラック協会	12	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和						国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200007	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	都市計画法第29条第1項 都市計画法施行令第21条第6号	市街化調整区域で開発行為の許可を受けるためには、都市計画法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同条第10号口では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為について、都道府県知事等が開発審査会の議を経て個別に許可できることとなっている。	d	-	特別積合せ貨物運送事業は、不特定多数の荷主の貨物が大量に持ち込まれる事業所間においてそれらの貨物を組み合わせて長距離にわたり定期的に運送する物流の幹線としての役割を担う極めて公益性の高い事業であり、事業許可に当たっては、それ以外の事業者と異なり特別積合せ貨物運送に係る事業場の位置、当該事業場の積卸施設の概要、事業用自動車の運行系統及び運行回数等をもとに、特別積合せ貨物運送事業が安全かつ確実に実施できるか審査することとしており、また輸送の安全についても運行系統100kmごとに主な地点間の運転時間・平均速度、乗務員の休憩・睡眠地点・時間等の基準を定めその遵守義務が課せられており、特別積合せ貨物運送事業以外の一般貨物自動車運送事業に比べ厳しい条件が課せられているものであり、また倉庫業は許可制ではなく登録制となっておりその公益性に応じた規制、特例の差が設けられているものと考えられ、公共の利益となる事業の用に供する場合において土地を収用又は使用することができる強い私権制限が認められている土地収用法の収用適格事業としても、特別積合せ貨物運送事業のみが認められ、それ以外の一般貨物自動車運送事業や倉庫業は位置づけられていないものとなっており、公益性には差があるものと認識している。		5077	5077014	任意団体	11	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和。		市街化調整区域において、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業についても、特別積合せ運送事業と同様に物流事業として開発許可を不要とするよう要望する。
z1200007	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和					(上記の続き) 市街化調整区域における開発行為は、一定規模以上の計画的開発、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為で、あらかじめ開発審査会の議を経たもの又は、条例で区域、目的又は予定建築物の用途を限り定めたものは現行制度上許可でき、地域の実情に応じた運用が可能であって、国土交通省では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがなく市街化区域内において行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為等に該当すると考えられるものについて、地方公共団体に技術的助言として示している開発許可制度運用指針に例示し、その中で特別積み合わせ貨物運送事業以外の一般貨物自動車運送事業の用に供される施設及び倉庫業の用に供する倉庫についても、4車線以上の国道、都道府県道等の沿道又は高速自動車国道等のインターチェンジ周辺における大規模な施設を例示するとともに、画一的な運用でなく地域の実情等に応じた運用が望ましいことを示している。今後、法第34条第10号口等の運用に関する事例、条例等の制定状況等について調査し、情報提供を行うことを通じて、地方公共団体に地域の実情に応じた弾力的な運用が可能であること等を周知することとする。		5077	5077014	任意団体	12	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和。		
z1200008	市街化調整区域内の建築物の再建築に係る規制緩和	都市計画法第42条	開発許可を受けた開発区域内では、原則として当該開発許可に係る予定建築物以外の建築物の新築等はできないが、都道府県知事等が許可すれば、予定建築物以外の建築物を建築することができることとなっている。	d	-	開発許可を受けた開発区域内において、一定期間後に、新たに建築物を建て直そうとする場合、都市計画法上、当該開発区域における利便の増進上又は開発区域及びその周辺における環境の保全上支障がないと認めて都道府県知事等がその建築を許可できることとなっており、地域の実情に応じた運用が可能となっている。		5141	5141001	個人	11	市街化調整区域内の建築物の再建築に係る規制緩和		市街化調整区域内で、分家住宅、沿道サービス業等の許可で建築された建築物を買い受けた第三者が一定期間経過後に当該建築物を改築する場合には、建築許可を撤廃又は緩和されたい。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200007	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	5077	5077014	任意団体	11	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和。		市街化調整区域において、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業についても、特別積合せ運送事業と同様に物流事業として開発許可を不要とするよう要望する。	一般貨物自動車輸送事業者は、市街化調整区域における物流施設の建設等開発行為を行う場合開発許可が必要であるが、特別積合せ事業者のみは開発許可を必要としない。	市街化調整区域における大規模な流通業務施設の開発については、インターチェンジからの距離及び大型自動車の1日平均発着回数などの規制が緩和されたが、各自治体の土地利用計画が定まらず区域指定がなされない為、許可を得にくい状況である。 したがって、一般貨物自動車運送事業の特別積合せ運送事業は開発許可が不要となっているように、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業についても、一般地域での用地取得が困難な事情もあり、特別積合せ運送事業と同様に物流事業として開発許可を不要とするようお願いしたい。	都市計画法第29条、34条 同施行令第21条	国土交通省	
z1200007	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	5077	5077014	任意団体	12	(上記の続き) 市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和。						国土交通省	
z1200008	市街化調整区域内の建築物の再建築に係る規制緩和	5141	5141001	個人	11	市街化調整区域内の建築物の再建築に係る規制緩和		市街化調整区域内で、分家住宅、沿道サービス業等の許可で建築された建築物を買い受けた第三者が一定期間経過後に当該建築物を改築する場合には、建築許可を撤廃又は緩和されたい。		不景気で競売物件が数多く売りに出されている。任意、競売を問わず市街化調整区域内の物件は適正価格では売れない。調整区域内の土地や中古の建物に銀行は金を貸さないから、今時、土地や家を買うほとんどの人は銀行のローンである。建て替えられない家や土地が全く売れないのも道理である。 土地の流動化を図らねば債権処理は益々遅れ、景気回復はおぼつかないと思う。私の買った家も人が住んでいないこともあって傷みが早く朽ち果ててしまった。これは国家的にも損失である。 家を建てられない宅地はどうすればよいのか、瓦礫を除去し耕地にするのも一寸無理である。山林にするのもたいへんは近隣に迷惑を及ぼす。一度宅地にしたところの有効利用は宅地のみである。	都市計画法	国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200009	畜舎、堆肥舎、自給飼料製造における都市計画法規則の証明の廃止	都市計画法第43条 都市計画法施行規則第60条	建築確認を受けようとする者は、都道府県知事等に対し計画が都市計画法の関連規定に適合している旨の証明書の交付を都道府県知事等に求めることができることとなっている。	e	-	市街化調整区域内での建築物の建て替えについては、区域区分の実効性を確保するため、当該建築物が市街化調整区域においてその建築を認めうるものであるかどうかを開発許可権者が審査し、許可することとなり、都市計画法第60条に基づく証明書は当該建て替えがこれに該当し、違法なものではないことを、建築確認を担任する建築主事に証明するために発行しているものである。 畜舎などの農産物の生産又は集荷のための建築物や、堆肥舎などの農業の生産資材の貯蔵又は保管のための建築物は、開発許可権者の許可なく建築できることとなり、建築確認事務を迅速に進めるための証明書の発行が、提案法人が農業を行おうとする場合の障壁となっているものとは考えられない。		5036	5036004	株式会社武井建設	11	畜舎、堆肥舎、自給飼料製造の都市計画法規則の証明廃止		農業用施設の畜舎、堆肥舎、飼料製造施設を旧所有者から引続き経営する時、施設を新築する為に義務付けられている証明申請は、明らかに当該施設が存在していた事が明白である。 よって、畜舎、堆肥舎、飼料製造施設について現存していた場所での証明申請を要しないこととする。
z1200010	都市公園における22(33)kV配電用変圧器の設置の容認	都市公園法第7条第7号 都市公園法施行令第12条第2号の2 都市公園法施行規則第16条第4号の2	都市公園の地下に都市公園法施行令第12条第2号の2に規定する変電所を設置する場合、地下に設け、変電所頂部と地面との距離は、原則として3メートル以下としなければならないことと規定されている。	c	-	都市公園は、都市公園は、都市を緑化して都市環境の向上を図るとともに、空気を確保して、避難、防火等の災害の防止に資することを目的として設置される都市の貴重なオープンスペースであり、このような都市公園の性格から、公園施設については、建ぺい率は原則として2%以内されているところであり、公園施設以外の占用物件については、必要やむを得ないものに限って限定的に列挙しているところ。 変電所については、さらに、それ自体の危険性等を考慮して、地下に設け、変電所頂部と地面との距離は、原則として3メートル以下としなければならないこととされているところ。		5021	5021252	社団法人日本経済団体連合会	11	都市公園における22(33)kV配電用変圧器の設置		変電所のうち22(33)kV配電用変圧器については、規制対象から除外し、公園管理者の許可を受けた場合には地上への設置を可能とすべきである。
z1200010	(上記の続き) 都市公園における22(33)kV配電用変圧器の設置の容認							5021	5021252	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 都市公園における22(33)kV配電用変圧器の設置		
z1200011	電気事業者及びガス事業者等に認められる「公益特権」のリース会社への適用	都市計画法第29条第1項 都市計画法施行令第21条第14号	開発行為を行おうとする者は原則として都道府県知事等の許可を得なければならないが、公益上必要な建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為については許可が不要となり、一般電気事業の用に供する電気工作物を設置する建築物等の用に供する開発行為は公益上必要な建築物のための許可不要の開発行為と定められている。	d	-	都市計画法上、公益的建築物として認められる建築物については、建築物の所有、賃借等の権原の如何については規定しておらず、リースであっても、電気事業法上の一般電気事業の用に供する電気工作物、ガス事業法上の一般ガス事業の用に供するガス工作物等であれば、許可不要となる。		5086	5086026	社団法人リース事業協会	21	電気事業者及びガス事業者等に認められる「公益特権」のリース会社への適用		電気事業者及びガス事業者には、固定資産税の課税標準特例措置、都市計画法における都道府県知事許可取得の免除等の「公益特権」が与えられているが、当該事業者がリースによって設備を導入する場合に同様の措置をリース会社に講ずること。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200009	畜舎、堆肥舎、自給飼料製造における都市計画法規則の証明の廃止	5036	5036004	株式会社武井建設	11	畜舎、堆肥舎、自給飼料製造の都市計画法規則の証明廃止		農業用施設の畜舎、堆肥舎、飼料製造施設を旧所有者から引続き経営する時、施設を新築する為に義務付けられている証明申請は、明らかに当該施設が存在していた事が明白である。よって、畜舎、堆肥舎、飼料製造施設について現存していた場所での証明申請を要しないこととする。	新たに建設業者が農業参入を目指したとき、都市計画法の開発行為許可に係る施行規則の証明申請を廃止することにより、迅速に農業参入が可能となる。継続して同一場所建設する畜舎、堆肥舎、飼料製造施設は証明申請を廃止する。	建設業者の農業参入に際し、開発行為に係る書類作成や管轄官庁との折衝など多くの労力と時間が必要となり、参入意欲を制限している。	都市計画法施行規則 第60条	国土交通省	
z1200010	都市公園における22(33)kV配電用変圧器の設置の容認	5021	5021252	社団法人日本経済団体連合会	11	都市公園における22(33)kV配電用変圧器の設置		変電所のうち22(33)kV配電用変圧器については、規制対象から除外し、公園管理者の許可を受けた場合には地上への設置を可能とすべきである。		昨年度の要望において、電線類の地中化に必要な変圧器等の地上設置機器は、都市公園法第7条第1号の「その他これらに類するもの」に該当し、地上設置機器の設置が、公衆の都市公園利用に著しい支障を及ぼさず、かつ必要やむを得ない場合に限り、公園管理者が設置を許可するとの回答があった。また本年6月の規制改革集中中間における2次回答において「公園施設以外の占有については、公共性の強いもの、公園の機能との関連性を有するものや公園のオープンスペースとしての特性を生かしたものの等の必要やむを得ないものに限って認めている」との見解が示されている。	都市公園法 第7条 都市公園法施行令 第12条	国土交通省	都市公園に変電所を設置する場合、地下に設け、変電所頂部と地面との距離が原則として3m以下としないこととされている。
z1200010	(上記の続き) 都市公園における22(33)kV配電用変圧器の設置の容認	5021	5021252	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 都市公園における22(33)kV配電用変圧器の設置				(上記の続き) 22(33)kV配電用変圧器は、電線類の地中化に必要な地上設置機器と同様、当該公園や周辺需要家への電力供給の用に具する「公共性の強いもの」である。またその占有面積は4m程度であり、地中化に必要な地上設置機器と比べれば大きい。一般的な変電所(800m程度)に比べ十分に小さく都市公園での占有が、都市環境の向上や災害防止といった目的を阻害するとは考えられない。一概に、当該変圧器の地上設置を禁ずるのではなく電線類の地中化に必要な地上設置機器と同様、設置場所や設置規模等を勘案し、公衆の都市公園利用に著しい支障を及ぼさず、かつ必要やむを得ない場合には占有を許可できるようすべきである。		国土交通省	
z1200011	電気事業者及びガス事業者等に認められる「公益特権」のリース会社への適用	5086	5086026	社団法人リース事業協会	21	電気事業者及びガス事業者等に認められる「公益特権」のリース会社への適用		電気事業者及びガス事業者には、固定資産税の課税標準特例措置、都市計画法における都道府県知事許可取得の免除等の「公益特権」が与えられているが、当該事業者がリースによって設備を導入する場合に同様の措置をリース会社に講ずること。		電気事業者及びガス事業者においてはリースの利用ニーズが高まりつつあるが、リースによる場合も、「公益特権」を活用できることが望ましい。		総務省 国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項 (事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200012	公有水面埋立地における権利移転の柔軟化	公有水面埋立法第27条	埋立地の所有権の移転、地上権等の設定は、竣功認可の告示後10年間 (構造改革特区においては5年間) は都道府県知事の許可を受ければ可能。10年経過後は規制なし。	d		公有水面の埋立では、国民共有の財産である貴重な公有水面を埋立てて、特定の者に土地の造成を認め所有権を与えるものである。このため、安易な権利の移転、設定を無制限に認めることはできないが、免許時との状況の変化等を踏まえて変更することが必要な場合には、埋立竣功後10年間は、当該地域の状況を把握し得る立場にある都道府県知事の許可を受ければ行えることとなっている。また、構造改革特区においては、この期間を5年間に短縮している。さらに10年経過後は、特に規制はなく一般の土地と同様に権利の移転、設定を行うことができる。		5021	5021104	社団法人日本経済団体連合会	11	公有水面埋立地における権利移転の柔軟化【新規】		所有権移転、地上権、質権、賃借権等の設定に関する制限期間の撤廃ないし緩和を要望する。確かに、特区法の改正等によって制限期間は短縮されつつあるが、少なくとも証券化された部分については適用除外とするなど、更なる措置を講じるべきである。
z1200013	海面埋立による廃棄物最終処分場の建設に係る規制の緩和	公有水面埋立法第4条、第27条、第29条 同法施行令第7条	公有水面の埋立では、国土利用上適正かつ合理的であること等の基準を充たせば、民間セクターであっても都道府県知事の免許を受けて実施できる (公有水面埋立法第4条)。ただ、分譲等を主たる目的とする埋立については、同法第4条及び同法施行令第7条により、公共団体並びに土地の造成及び処分の業務が主たる目的の一であり、かつ、国等の出資が資本金等の2分の1を超える法人 (但し、生活環境の向上等を図るものを目的とし、かつ、埋立地又は地域の総合的發展に著しく寄与するもので竣功後3年以内に埋立地の処分を完了する見込み確実な埋立の場合、国等の出資が資本金等の3分の1を超える法人) に限定されている。埋立地の所有権の移転、地上権等の設定は、竣功認可の告示後10年間 (構造改革特区においては5年間) は都道府県知事の許可を受ければ可能。10年経過後は規制なし。	c		公有水面の埋立では、国民共有の財産である貴重な公有水面を埋立てて、特定の者に土地の造成を認め所有権を与えるものであることから、公共の利益に寄与するものであることが求められている。そのため、免許の基準として、国土利用上適正かつ合理的であること、環境保全に配慮されていること等が定められている。これらの基準に合致した埋立であれば、民間セクターであっても廃棄物を埋立用材とする埋立では可能である。ただ、要望の趣旨が廃棄物で埋立てを行い、竣功後は埋立地を自由に処分できるようにして欲しいということであるならば、貴重な公有水面の埋立を行うにあたっては、公共の利益に寄与するものであることが必要という法の趣旨から見て困難である。公有水面の埋立では、国民共有の財産である貴重な公有水面を埋立てて、特定の者に土地の造成を認め所有権を与えるものである。このため、安易な権利の移転、設定を無制限に認めることはできないが、免許時との状況の変化等を踏まえて変更することが必要な場合には、埋立竣功後10年間は、当該地域の状況を把握し得る立場にある都道府県知事の許可を受ければ行えることとなっている。また、構造改革特区においては、この期間を5年間に短縮している。さらに10年経過後は、特に規制はなく一般の土地と同様に権利の移転、設定を行うことができる。		5021	5021125	社団法人日本経済団体連合会	11	海面埋立による廃棄物最終処分場の建設に係る規制緩和		埋立の用途のうち「生活環境の向上を図るもの」として廃棄物の処分場を認め、この場合について「工事の竣工後3年以内に埋立の処分を完了する見込み確実なもの」との制約をはずす等により、公的セクター以外の廃棄物最終処分目的の海面埋立申請を可能とすべきである。取得後10年以内の埋立所有権の譲渡制限・用途転換制限を、土地利用用途の審査を付加するなど、一定の条件下で緩和すべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200012	公有水面埋立地における権利移転の柔軟化	5021	5021104	社団法人日本経済団体連合会	11	公有水面埋立地における権利移転の柔軟化【新規】		所有権移転、地上権、質権、賃借権等の設定に関する制限期間の撤廃ないし緩和を要望する。確かに、特区法の改正等によって制限期間は短縮されつつあるが、少なくとも証券化された部分については適用除外とするなど、更なる措置を講じるべきである。		不動産流動化の進展が期待できる。	公有水面埋立法22条、27条	国土交通省	公有水面埋立工事を竣工した場合、これを都道府県知事に届出で認可を受ける必要がある(公有水面埋立法22条)。都道府県知事の認可後10年間は当該埋立地の所有権移転、地上権、質権、賃借権の設定を都道府県知事の許可なく行うことができない(同27条)。このため、不動産流動化が阻害されておりSPC等による倒産隔離が行えない。
z1200013	海面埋立による廃棄物最終処分場の建設に係る規制の緩和	5021	5021125	社団法人日本経済団体連合会	11	海面埋立による廃棄物最終処分場の建設に係る規制緩和		埋立の用途のうち「生活環境の向上を図るもの」として廃棄物の処分場を認め、この場合について「工事の竣工後3年以内に埋立の処分を完了する見込み確実なもの」との制約をはずす等により、公的セクター以外の廃棄物最終処分目的の海面埋立申請を可能とすべきである。 取得後10年以内の埋立所有権の譲渡制限・用途転換制限を、土地利用用途の審査を付加するなど、一定の条件下で緩和すべきである。	廃棄物最終処分場の確保は喫緊の課題である。しかしながら、現状では、周辺住民の合意形成が得られにくいことから、廃棄物最終処分場を内陸に確保することが非常に困難である。こうした実情を踏まえれば、海上に最終処分場を確保することも視野に入れるをえないことは時代の趨勢と考える。また、その場合に、公的セクターのみならず、民間セクターも、当然、何らかの許可申請を経た上で、最終処分場目的の海面埋め立てができるように規制を見直すべきである。	廃棄物最終処分場の確保は喫緊の課題である。しかしながら、現状では、周辺住民の合意形成が得られにくいことから、廃棄物最終処分場を内陸に確保することが非常に困難である。こうした実情を踏まえれば、海上に最終処分場を確保することも視野に入れるをえないことは時代の趨勢と考える。また、その場合に、公的セクターのみならず、民間セクターも、当然、何らかの許可申請を経た上で、最終処分場目的の海面埋め立てができるように規制を見直すべきである。	公有水面埋立法 第4条、第27条、第29条 同法施行令 第7条	国土交通省	公有水面埋立法により、分譲等を主たる目的とする埋立ができる者は、公共団体並びに、土地の造成及び処分の業務が主たる目的の一つであつてかつ国等の出資が資本金等の2分の1を超える法人()に限定している。 但し、生活環境の向上等を図るものを目的とし、かつ、埋立地又は地域の総合的発展に著しく寄与するもので、竣工後3年以内に埋立地の処分を完了する見込みが確実な埋め立ての場合は、国等の出資が資本金等の3分の1を超える法人に限定している。 竣工認可の告示後10年間については、免許を受けた者が埋立地の権利の移転・設定および用途変更を行う場合は、免許権者の許可が必要としている。このことよって、事実上、公的セクター以外の埋立事業への参入を制限している。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200014	公有地の拡大の推進に関する法律の見直し	公有地の拡大の推進に関する法律 第四条第一項第五号、第六号 公有地の拡大の推進に関する法律施行令 第二条第二項	一定規模以上の土地を有償で譲渡しようとする場合に、当該土地の所在及び面積、当該土地の譲渡予定価格、当該土地を譲り渡そうとする相手方その他の事項を都道府県知事に届け出させることにより、公共施設等の整備のために当該土地の取得を必要とする地方公共団体に、民間の取引に先立つ土地の買取りの協議の機会を与えようとするもの。	c		1.第4条第1項第5号 生産緑地地区の区域内に所在する土地 生産緑地地区は、公共施設等の敷地の用に供する土地として適しているものであることがその指定要件のひとつとなっている(生産緑地法第3条第1項第1号)ことから、都市の健全な発展と秩序ある整備(公拡法第1条)を促進するため必要な土地の先買いに 関する制度等を定める公拡法においては、当該生産緑地の有償取引に先立つ届出が義務付けられているものである。(なお、生産緑地法に基づく買取りの申出は、当該生産緑地に係る営農が困難となった場合等一定の要件に該当する場合において、生産緑地の所有者が市町村長に対し、時価で買取るべき旨を申し出ることが「できる」として生産緑地の所有者の権利救済を図ったものであり、当該生産緑地の譲渡を規制するものではない。) 2.第4条第1項第6号 都市計画区域内に所在する一定面積以上の土地(市街化区域等:5千㎡、その他の都市計画区域:1万㎡) 都市計画区域は、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域(都市計画法第5条第1項)として指定するものであり、当該区域内の一定面積以上の土地取引については、都市の健全な発展と秩序ある整備を行う観点から、届出を義務付け、公共施設の整備等に必要な土地を地方公共団体等が先買いできるようにしておくことが必要である。	5021	5021114	社団法人日本経済団体連合会	11	公有地の拡大の推進に関する法律の見直し		公拡法に基づき届出を要する土地のうち、法第4条第1項第5号に定める生産緑地、ならびに同第6号に定める一定面積以上の土地(市街化区域では5,000㎡以上)については、届出不要とすべきである。	
z1200015	橋梁に添架される管路等の占用料の合理化 一本化	道路法第32条、同法第39条 河川法第24条、同法第32条	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない(道路法第32条)。 道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる(同法第39条)。 河川区域内の土地を占用しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない(河川法第24条)。 都道府県知事は、当該都道府県の区域内に存する河川について占用の許可を受けた者から占用料を徴収することができる(同法第32条)。	c		道路として整備される橋梁への管路等の占有は、一般国民の税負担により建設・管理される公共用物を特定人が特別に使用するものであることに加え、管路等の占有物件が添加されることにより、管理上の負担がより増大することから、負担の公平の観点からみて、道路の占用料を徴収することが適当である。 また、河川の占有に当たっては、橋梁のみならず橋梁に添加される管路等についても土地の占有許可が必要であり、国有財産である河川敷地を使用する対価として、占用料については徴収する必要がある。なお、当該占用料は、都道府県知事が河川法第32条を根拠とし、条例等に基づいて徴収しているものである。 よって、道路及び河川の占用料は、それぞれの必要性に基づいて徴収しているものであり、重複しているとはいえない。	5021	5021095	社団法人日本経済団体連合会	11	橋梁に添架される管路等の占用料の合理化 一本化		同一箇所において占用料を重複徴収されることは疑問であり、占用料を一本化するあるいは、いずれかの占用料を減額するなどの措置を講じるべきである。	
z1200016	IRU (indefeasible right of user 破棄し得ない) 使用権) 方式による芯線貸しに関する道路占有目的変更規制の緩和	道路法第32条 電気通信設備等の共同収容のうち占有の許可を受けた管路の所有者等が当該許可に基づき権利及び義務の範囲内で行う他の電気通信事業者等の電気通信設備等の設置に係る取扱いについて」(平成11年3月31日建設省道路局路政課長通達)	道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない(道路法第32条)。 道路を占有する既設の電線の一部をRU契約により他の事業者を使用させる場合には、当該電線の所有者が占有目的の変更許可手続を行わなければならない(通達)。	b		既にRU契約に係る占有目的変更許可を受けた区間の電線の一部を、同契約により更に他の事業者を使用させる場合については、道路管理上生じうる問題及びその防止対策等に関する実態を検証の上、一定の条件の下で届出運用とすること等の簡素化の可否につき、平成16年度に検討を進めることとする。	5021	5021145	社団法人日本経済団体連合会	11	IRU (indefeasible right of user 破棄し得ない) 使用権) 方式による芯線貸しに関する道路占有目的変更規制の緩和		管路の所有者が、IRU方式によって電気通信事業者が芯線の一部を貸し出す場合、占有目的変更許可を不要とすべきである。	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200014	公有地の拡大の推進に関する法律の見直し	5021	5021114	社団法人日本経済団体連合会	11	公有地の拡大の推進に関する法律の見直し		公法に基づき届出を要する土地のうち、法第4条第1項第5号に定める生産緑地、ならびに同第6号に定める一定面積以上の土地(市街化区域では5,000㎡以上)については、届出不要とすべきである。		公的セクターが取得する土地は、道路法や都市公園法に基づく道路や都市公園の予定地など、あらかじめ設定した諸条件に基づく土地や地域であり、単に一定規模以上の面積の土地が売却されるからといって、その土地を公的セクターが取得することはない。また、生産緑地法に定められた生産緑地については、生産緑地法に基づく市町村長に対する買取申出手続を経た後でなければ行為制限が解除されないこととされており、公法に基づき届出を併せて義務付ける必要はない。そもそも、同法に基づく届出を行う際には、すでに売却先が決定しており、事実上、公的セクターが土地を買い取る事例はあまりない。また、届出により、土地取引に係る事務が煩雑となるほか、都道府県知事からの通知が来るまで当該取引が滞ることになり、土地取引の自由が阻害される。従って、同法に基づく届出の対象範囲は必要最小限にすべきである。	公有地の拡大の推進に関する法律 第4条	国土交通省	「公有地の拡大の推進に関する法律」(公法)は、公有地の拡大の計画的な推進等を図るため、道路法や都市公園法に基づく道路、都市公園の予定地や土地区画整理事業内の土地など、法第4条に掲げる事項に該当する土地等を売却しようとする場合には、あらかじめ、都道府県知事に対し、当該土地の所在、面積、譲渡予定価格、売却する相手方等を届出なければならぬ。当該届出のあった土地について、都道府県知事ならびに関係市町村等は、必要があれば、買取りの協議を行う。
z1200015	橋梁に添架される管路等の占用料の合理化 一本化	5021	5021095	社団法人日本経済団体連合会	11	橋梁に添架される管路等の占用料の合理化 一本化		同一箇所において占用料を重複徴収されることは疑問であり、占用料を一本化するあるいは、いずれかの占用料を減額するなどの措置を講じるべきである。		河川と道路の区域が重複する場合、公物管理上の必要性から河川法、道路法それぞれに基づいた占用許可が必要とされるのはやむを得ない面もある。しかしながら、占用料については、当該公物の管理が重複することで管理費用の削減が図られている場合もあることを勘案すれば(例えば河川工事と道路工事の同時施工による工事費の縮減など)、占用料が重複することは不合理である。一本化(最低でもいずれかの占用料の軽減)が必要かつ可能と考える。	道路法32条、同39条 河川法24条、32条	国土交通省	橋梁に管路等を添架するにあたっては、道路法による占用申請(道路法32条)と河川法による占用申請(河川法24条)を行い、占用料については、道路(道路法32条)、河川(河川法32条)それぞれで徴収されている。
z1200016	IRU (Indefeasible right of user 破棄し得ない使用権)方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和	5021	5021145	社団法人日本経済団体連合会	11	IRU (Indefeasible right of user 破棄し得ない使用権)方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和		管路の所有者が、IRU方式によって電気通信事業者に芯線の一部を貸し出す場合、占用目的変更許可を不要とすべきである。		管路の所有者が、道路管理者から占用目的変更許可を得るまでの間、芯線を借り受ける側は使用することができないため、円滑なインフラ整備、サービス提供が妨げられている。 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(平成14年度版)、「平成15年5月 総合規制改革会議」においては、既設の電線の一部をIRU契約によって他の事業者が使用せよとする場合には、当該設備が引き続き義務占有物件に該当するものであると、誰がどのように使用し、管理するのか、事後の監督処分との関係において支障を生じることがないかについて、その都度、道路管理者において判断されるべきものであり、措置困難とされている。	道路法第32条 電気通信設備等の共同収容のうち占用の許可を受けた管路の所有者等が当該許可に基づく権利及び義務の範囲内で行う他の電気通信事業者等の電気通信設備等の設置に係る取扱いについて、平成11年3月31日建設省道路局路政課長通達	国土交通省	道路占用許可を受けた管路の所有者が、その所有する既設の電線の一部を他の業者に譲渡し(IRU方式により他の業者に芯線の一部を使用させる場合も含む)、他の事業者がそれを使用する場合、占用目的の適否を判断する必要があることから、管路の所有者は、当該管路について占用目的の変更許可を申請しなければならない。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200016	(上記の続き) IRU (Indefeasible right of user 破棄し得ない使用権)方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和							5021	5021145	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) IRU (Indefeasible right of user 破棄し得ない使用権)方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和		
z1200017	河川法に基づく水利使用許可申請の簡素化	河川法第23条、第24条、第26条 河川法施行規則第11条	河川法施行規則第40条において、許可申請書の添付図書の省略ができることとなっている。	d a		許可申請書の添付図書の省略については、水利使用の態様に着目して、河川への影響が殆ど無いような軽易な行為であれば、添付図書の一部を省略することが出来ることとなっている。これは河川流況や関係河川使用者の河川の使用への影響等河川管理上の観点から許可すべきかどうか検討するに際して必要ないと認められる図書を省略するものである。 このため、対象河川別に一律に、一定の図書を省略出来るものではなく、また、使用水量が軽微であっても、元々流量の乏しい河川であれば、それだけでは河川への影響が殆ど無いと判断することは出来ず、個々の案件ごとに省略図書の範囲を判断する必要がある。例えば、瞬時に流水が河川に還元される場合のように河川への影響が殆ど無いと判断出来る場合には、河川の流量等との関係を明らかにする計算書等添付図書の一部を省略することが出来る場合があると考えられる。 一方、既に許可を受けている流水の占有の範囲内であれば、河川流況への影響、治水、関係河川使用者の河川の使用、漁業等への影響の対策等、既に審査済みの事項に対して、運用上手続きが簡素化されている。これについては構造改革特区第2次要望に対する規制改革事項として「河川流水の占有許可手続の円滑化に資するよう、申請者等の参考となるような事例を収集し、これを周知すること」としており、現在事例集を作成中である。 なお、普通河川において河川水の利用が計画されている場合、発電利用に限らず、普通河川区域内で取水し、全量を当該河川へ放流して、河川法の適用のある河川の区間の流量等に全く変化の無い場合等には、当該普通河川について河川指定は行っていない。		5021	5021242	社団法人日本経済団体連合会	11	河川法に基づく水利使用許可申請の簡素化【新規】		対象河川別に提出書類の一部省略を認める 既得水利権の使用水量内であれば、提出書類の一部省略を認める 使用水量が軽微(例えば、0.5? /s以下)の場合には、提出書類の一部省略を認める等、申請手続きの簡素化を行うべきである。
z1200018	水質汚濁防止法ならびに下水道法に基づく届出書類の様式の見直し	下水道法第12条の3	下水道法第12条の3(特定施設の設置等の届出)は、水質汚濁防止法に規定する特定施設を有する工場又は事業場から悪質下水が下水道へ排除されること等を未然に防止し、下水道法の水質規制を徹底するために特定施設の構造等を公共下水道管理者へ届出することを事業者が義務付けたものである。	e	-	従来から水質汚濁防止法に基づく届出の対象であった特定施設を有する工場又は事業場が、下水道処理区域の拡大等により下水道に接続して下水を排除することとなった場合には、下水道法第12条の3に基づく届出を改めて公共下水道管理者へ行わなければならない。 この場合に下水道法第12条の3に基づく下水道法施行規則第8条では、特定施設の構造等の内容については書類の様式を特に規定しておらず、下水道への接続による記載事項の変更が生じる書類を除き、水質汚濁防止法に基づく届出を行った際の書類が活用できることになっており、事業者の書類作成に係る負担軽減に配慮がなされているところである。 こうしたことから、下水道法第12条の3に基づく届出においては、提案主体からの要望にあるように重複する情報を別々の様式に基づいて書類を作成するということはないことから、本要望は事実誤認である。 なお、下水道処理区域内における特定施設の施設の新設等については、公共下水道(汚水管)は公共用水域ではないことから、公共下水道管理者に届出を行うのみで足りるので、同様に重複する情報を別々の様式に基づいて書類を作成することはない。		5021	5021130	社団法人日本経済団体連合会	11	水質汚濁防止法ならびに下水道法に基づく届出書類の様式の見直し【新規】		水質汚濁防止法ならびに下水道法に基づく特定施設の設置に係る届出書類の様式について、届出者の事務負担を軽減する方向で、統合化・併用化を図るなど見直すべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200016	(上記の続き) IRU (Indefeasible right of user 放棄し得ない使用権)方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和	5021	5021145	社団法人日本経済団体連合会	12	IRU (Indefeasible right of user 放棄し得ない使用権)方式による芯線貸しに関する道路占用目的変更規制の緩和				(上記の続き) しかしながら、IRUベースでの芯線貸し出しの場合は、新たに回線を増設するわけでも、占用物件の外観が変わるわけでもないこと。一次占用者は、二次占用させることにより問題が生じないと判断した場合に、二次占用者と契約を交わしていることから、事業者による大きな負担を課してまで、道路管理者が占用の適否を事前に判断する必要性は認められない。仮に義務占用物件に該当するかなどの確認が必要であるとしても、事後届出で十分であると考えられる。そうすることは、ネットワークインフラの形成推進につながり、e-Japan戦略の遂行にも寄与する。		国土交通省	
z1200017	河川法に基づく水利使用許可申請の簡素化	5021	5021242	社団法人日本経済団体連合会	11	河川法に基づく水利使用許可申請の簡素化【新規】		対象河川別に提出書類の一部省略を認める 既得水利権の使用水量内であれば、提出書類の一部省略を認める 使用水量が軽微(例えば、0.5? /s以下)の場合には、提出書類の一部省略認める等、申請手続きの簡素化を行うべきである。		マイクロ水力発電は、発電設備的には山間部渓流での自然の淵や既設砂防ダムを利用した取水、既設上水取水設備や農業用取水設備での遊休落差等を利用するものであり、ダム等の新たな河川工作物の設置がない。また、使用水量が従来の発電専用設備と比較して極端に小さく、減水区間も生じない場合が殆どであることから、河川に与える影響も軽微であると考えられる。 クリーンエネルギーである水力発電のうち、身近な未利用落差を利用するマイクロ水力発電は開発地点が多くあり、日常生活や福祉の向上の分野、地域エネルギーを利用した環境学習や環境啓蒙の分野として、地域の公共施設での利用が考えられる。また初期建設費も小さいことから有望視されているが、左記申請手続きの煩雑さが、現在普及の阻害要因の一つとなっている。	河川法 第23条、24条、26条 河川法施行規則 第11条	国土交通省	河川において河川水を発電に利用する場合、一級、二級、準用河川はもちろんで、普通河川(河川法の適用外)においても河川法適用河川へ指定するための手続き(河川指定手続き)を行い、河川法に規定される水利使用に係る許可を受ける必要があり、既得水利権(例えば、灌漑用水)があっても使用目的が異なれば新たに許可を受ける必要がある。また、発電に利用する水利権は、その規模(使用水量)に関らず特定水利使用となり、許可を受ける必要がある。 以上、この許可を得るための申請手続きは、対象河川、既得水利権の有無、使用水量の大小に関らず同様の手続きが必要であるが、これらの手続きは非常に煩雑であり、申請書作成に多大な労力を要する。
z1200018	水質汚濁防止法ならびに下水道法に基づく届出書類の様式の見直し	5021	5021130	社団法人日本経済団体連合会	11	水質汚濁防止法ならびに下水道法に基づく届出書類の様式の見直し【新規】		水質汚濁防止法ならびに下水道法に基づく特定施設の設置に係る届出書類の様式について、届出者の事務負担を軽減する方向で、統合化・併用化を図るなど見直すべきである。		公害防止に係る各種届出については、重複する内容の書類を提出が義務付けられていることが多い。なかには、条例によって上乗せ規制を課している自治体も多く、申請者にとって、書類作成の事務負担は非常に大きい。 特に、水質汚濁防止法と下水道法については、同一施設について、重複する情報を別々の様式に基づいて書類を作成し、同じ市町村の担当窓口へ提出する場合がある。内容が重複する部分について、水質汚濁防止法ならびに下水道法の書類様式の併用化を検討するなど、できるだけ事務負担が軽減されるよう見直しを図るべきである。	下水道法第12条の3 水質汚濁防止法第5条	環境省 国土交通省	水質汚濁防止法に基づく特定施設の設置に係る届出内容と、下水道法に基づく特定施設の設置に係る届出内容は、非常に重複する内容が多い。 同一施設について、水質汚濁防止法に基づく届出と下水道法に基づく届出を行わなければならない場合があるが、上記二法の届出書類の様式が異なるため、多大な情報を記載した書類を別々に作成し、同一市町村の担当窓口へ提出しているのが実情である。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200019	畜舎、堆肥舎、自給飼料製造施設の建築確認の廃止	建築基準法第6条	建築基準法は、国民の生命、財産等を保護するため、建築物について、安全上、防火上等の観点から、その敷地、構造及び用途等に関する最低基準を定めている。法第6条は、建築主が、一定の建築物を建築する場合等には、この建築物の計画の建築基準関係規定に適合しているかどうかについて、建築主事の確認を受けなければならないこととしている。	C		建築基準法は、国民の生命、財産等を保護するため、安全上及び防火上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の敷地、構造及び用途等に関する最低基準を定めているものであり、畜舎等についても、当該建築物の所有者の財産保護、作業従事者の人命の安全確保や周辺への延焼防止の観点から、建築物として建築基準関係規定への適合性について、建築主事等の確認を受ける必要がある。なお、畜舎等の一定の開放性を有する簡易な構造の建築物等は、その用途等の特性から、一定の防火等に関する規定の適用が除外されるなど基準が緩和されている。また、ご提案の中の飼料製造施設が、「建築物」に該当するかどうかは、そのものの構造、機能等の実態等及び法の趣旨、目的等を総合的に勘案して、特定行政庁により判断されることとなる。		5036	5036001	株式会社武井建設	11	畜舎、堆肥舎、自給飼料製造施設の建築確認廃止		中山間地に建設される農業用施設の畜舎、堆肥舎、飼料製造施設は、その使用目的から人が常住することは無く、また、火災等の発生原因も少なく、周囲への影響もない。よって、畜舎、堆肥舎、飼料製造施設については、建築基準法の建築確認を要しないこととする。
z1200020	農業用温室の建設に係る適用基準の緩和	建築基準法第2条、第37条	建築基準法は、国民の生命、財産等を保護するため、建築物について、安全上、防火上等の観点から、その敷地、構造及び用途等に関する最低基準を定めている。	C		建築基準法は、国民の生命、財産等を保護する観点から、建築物の敷地、構造及び用途等に関する最低の基準を定めているものである。したがって、ご要望に係る農業用温室についても、当該建築物の所有者の財産保護、作業従事者の人命の安全確保や周辺への延焼防止の観点から、建築物として構造や防火避難等に係る最低基準への適合性について確認する必要があるものであり、ご要望の提案の実現は困難である。なお、農業用温室が建築物に該当するかどうかについては、屋根、壁等を有するか否か、その構造、機能等の実態を総合的に勘案して判断されるものであり、一律に建築物でないことと取り扱うことは困難である。例えば、屋根を天幕、ビニールスタレ等をふくむなど簡単にとりはずし自由である場合などは、建築物としては取り扱われないこととなる。		5021	5021275	社団法人日本経済団体連合会	11	農業用温室の建設に係る適用基準の緩和【新規】		少なくとも農地に建てられる農業用温室については、大規模のものであっても、建築基準法(第2条第1項、第37条)が適用されないことを明確にすべきである。建築基準法が適用されるのであれば、建築基準法において、一般の建物とは別に農業用温室向けの基準を定めるべきである。
z1200021	自動車整備工場の立地に関する規制の緩和	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。	d		一定の環境対策がなされた自動車整備工場であっても、周囲の土地利用状況、前面道路幅員等によっては住居の環境を害するおそれがないとはいえず、一律に緩和することは適当でないが、地域の特性に応じて地区計画による用途制限の緩和や地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区を活用することできめ細かく対応可能である。また、個別の建築物について当該用途地域の環境を害するおそれがないもの等として特定行政庁が認めて許可することによっても対応可能である。		5021	5021108	社団法人日本経済団体連合会	11	自動車整備工場の立地に関する規制緩和		(1)新築の場合の整備工場設置可能面積を拡大すべきである。 住宅専用地域について、50㎡以下を条件に設置を認める(現行は設置不可) 第1・2種住居地域について、150㎡以下であることを条件に設置を認める(現行50㎡以下) 準住居地域について、300㎡以下であることを条件に設置を認める(現行150㎡以下) 近隣商業・商業地域について、500㎡以下であることを条件に設置を認める(現行300㎡以下) (2)第1・2種住居地域、準住居地域における現有面積での建て替えを認めるべきである。
z1200021	自動車整備工場の立地に関する規制の緩和	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。	d		一定の環境対策がなされた自動車整備工場であっても、周囲の土地利用状況、前面道路幅員等によっては住居の環境を害するおそれがないとはいえず、一律に緩和することは適当でないが、地域の特性に応じて地区計画による用途制限の緩和や地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区を活用することできめ細かく対応可能である。また、個別の建築物について当該用途地域の環境を害するおそれがないもの等として特定行政庁が認めて許可することによっても対応可能である。		5111	5111021	社団法人日本自動車工業会	11	自動車整備工場の立地に関する規制の緩和		新築の場合の整備工場設置可能面積の拡大 番号 用途地域 現行可能面積 要望可能面積 1 住居専用地域 設置不可 50㎡以下 2 第1・2種住居地域 50㎡以下 150㎡以下 3 準住居地域 150㎡以下 300㎡以下 4 近隣商業・商業地域 300㎡以下 500㎡以下 1・2種住居地域、準住居地域における現有面積での建て替え

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200019	畜舎、堆肥舎、自給飼料製造施設の建築確認の廃止	5036	5036001	株式会社武井建設	11	畜舎、堆肥舎、自給飼料製造施設の建築確認廃止		中山間地に建設される農業用施設の畜舎、堆肥舎、飼料製造施設は、その使用目的から人が常住することは無く、また、火災等の発生原因も少なく、周囲への影響もない。よって、畜舎、堆肥舎、飼料製造施設については、建築基準法の建築確認を要しないこととする。	新たに建設業者が農業参入を目指したとき、建築確認の手続きの簡素化により、より自由な設計のもと迅速に農業参入が可能となり、様々な農業分野への参入が容易になる。中山間地に建設する畜舎、堆肥舎、飼料製造施設の場合は、建築確認を廃止とする。	建設業者の農業参入に際し、建築確認の書類作成や管轄官庁との折衝など多くの労力と時間が必要となり、参入意欲を制限している。	建築基準法第6条	国土交通省	
z1200020	農業用温室の建設に係る適用基準の緩和	5021	5021275	社団法人日本経済団体連合会	11	農業用温室の建設に係る適用基準の緩和【新規】		少なくとも農地に建てられる農業用温室については、大規模のものであっても、建築基準法(第2条第1項、第37条)が適用されないことを明確にすべきである。建築基準法が適用されるのであれば、建築基準法において、一般の建物とは別に農業用温室向けの基準を定めるべきである。		建築基準法が適用されることによって、農業用温室の建設コストがかさむとともに、海外の優れたシステムの導入の障害となり、輸入野菜に対して国産農作物の競争力が損なわれる。優れた温室のシステムが普及すれば、低農薬で安定した価格の農産物の供給につながる。また、天候等に左右されない安定した農業経営が可能となり、しかも、作業環境も改善されるため若者の就農の増加が見込まれる。農業用温室は、人間が常時生活する空間ではなく、しかも、使われる部材のサイズ・重量が一般の建物と比べ、格段に軽薄なため、万一の災害時にも人間の生命・身体への危険性はほとんどない。また、平屋であるため、万一倒壊しても、公道をふさいだり、第三者へ危害を与える怖れはない。	建築基準法第2条第1号、第37条	国土交通省	農業用温室は、最近の行政判断としては建築物として取り扱われている。しかし、適用法規である建築基準法には、農業用温室を想定した基準が設けられておらず、一般の建物に関する基準(建築基準法第2条第1号、第37条)が適用される可能性がある。
z1200021	自動車整備工場の立地に関する規制の緩和	5021	5021108	社団法人日本経済団体連合会	11	自動車整備工場の立地に関する規制緩和		(1)新築の場合の整備工場設置可能面積を拡大すべきである。 住宅専用地域について、50㎡以下を条件に設置を認める(現行は設置不可) 第1・2種住居地域について、150㎡以下であることを条件に設置を認める(現行50㎡以下) 準住居地域について、300㎡以下であることを条件に設置を認める(現行150㎡以下) 近隣商業・商業地域について、500㎡以下であることを条件に設置を認める(現行300㎡以下) (2)第1・2種住居地域、準住居地域における現有面積での建て替えを認めるべきである。		過度な立地制限は、ユーザーの利便性を損なう。また、現在の自動車整備工場は環境対策も施されている。例えば、ISO14001取得に代表される通り、きめ細かな環境対策がなされており、騒音等の心配はない。住宅地域に隣接した自動車整備工場の建て替え促進による周辺環境の向上も期待できる。	建築基準法第48条、同別表第2用途地域内の建築物の制限	国土交通省	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が制限されており、ユーザーに近い位置での工場設置、建て替えが困難となっている。
z1200021	自動車整備工場の立地に関する規制の緩和	5111	5111021	社団法人日本自動車工業会	11	自動車整備工場の立地に関する規制の緩和		新築の場合の整備工場設置可能面積の拡大 番号 用途地域 現行可能面積 要望可能面積 1 住居専用地域 設置不可 50㎡以下 2 第1・2種住居地域 50㎡以下 150㎡以下 3 準住居地域 150㎡以下 300㎡以下 4 近隣商業・商業地域 300㎡以下 500㎡以下 1・2種住居地域、準住居地域における現有面積での建て替え	自動車は今や国民生活にはなくてはならないものとなり、また、自動車の品質向上は車歴(自動車の使用年数)の長期化をもたらしている。そのような中、ユーザーの自動車整備に対する要請は、より身近で、かつ安全の面から考えると重要なものとなってきた。	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、ユーザーに近い位置での工場の新設、既存の工場の建て替えは事実上困難な状況となっている。	建築基準法第48条	国土交通省	(予想効果) よりお客様に近い位置での、自動車関連各種サービス業の活性化 自動車の保有の長期化に対応して、車両の整備水準の向上(長期間未整備車両の減少) 住宅地域に隣接した自動車整備工場の建て替え促進による、工場周辺環境の向上 重点要望項目

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200022	ナトリウム 硫黄 (NAS) 電池に係る用途地域規制の緩和	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		一定の技術基準に適合するNAS電池を設置する建築物を一定の用途地域において建築することができるよう、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令(平成15年政令第524号)により措置したところであり、平成16年度中に必要な技術基準の整備を行うこととしている。		5008	5008001	日本ガイシ株式会社	11	ナトリウム 硫黄 (NAS) 電池に係る用途地域規制の緩和		NAS電池に係る用途地域規制の緩和については所轄官庁から以下の回答が出されている。建築基準法は、用途地域ごとにナトリウム、硫黄等の危険物の貯蔵量を制限しているが、NAS電池については、その普及の観点も踏まえ、安全性等の観点から市街地環境を損なわないことを前提として、当該制限の見直しに関して検討し、措置する。(平成16年度中目途)前向きな回答に対し、是非早期処置の実現をお願いしたい。
z1200022	ナトリウム 硫黄 (NAS) 電池に係る用途地域規制の緩和	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		一定の技術基準に適合するNAS電池を設置する建築物を一定の用途地域において建築することができるよう、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備に関する政令(平成15年政令第524号)により措置したところであり、平成16年度中に必要な技術基準の整備を行うこととしている。		5021	5021255	社団法人日本経済団体連合会	11	ナトリウム 硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和		高い安全性が認められているNAS電池については、建築基準法の用途地域の規制を廃止すべきである。
z1200022	(上記の続き) ナトリウム 硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和							5021	5021255	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) ナトリウム 硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和		
z1200023	第1種低層住居専用地区における店舗建築制限の緩和	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。	d		用途地域を第2種低層住居専用地域に変更することにより、150mまでの一定の小売店舗の建築が可能となる。また、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)により創設された用途緩和型地区計画や地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区を活用することで対応が可能である。さらに、個別の建築物について当該用途地域の環境を害するおそれがないもの等として特定行政庁が認めて許可することで対応が可能である。		5021	5021079	社団法人日本経済団体連合会	11	第1種低層住居専用地区における店舗建築制限の緩和【断規】		第1種低層住居専用地区について、第2種低層住居専用地区同様、150mまでの店舗建設を認めるべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200022	ナトリウム 硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和	5008	5008001	日本ガイシ株式会社	11	ナトリウム 硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和		NAS電池に係る用途地域規制の緩和については所轄官庁から以下の回答が出されている。 建築基準法は、用途地域ごとにナトリウム、硫黄等の危険物の貯蔵量を制限しているが、NAS電池については、その普及の観点も踏まえ、安全性等の観点から市街地環境を損なわないことを前提として、当該制限の見直しに関して検討し、措置する。(平成16年度中目途)前向きな回答に対し、是非早期処置の実現をお願いしたい。	NAS電池は電力会社の変電所、一般の電力需要家のサイトに設置され主に夜間に電力を貯蔵し、昼間に貯蔵した電力を利用する設備として利用が広がっている。近年は特に電力需要サイトに設置される事例が増加し、建築基準法の規制が普及の阻害要因になっている。既に5万kW以上に出荷も増加しており、夜間電力の有効活用や非常電源兼用設備として社会に貢献している。	・消防法では安全性が評価確認された製品に対しては技術上の特例を認める規制緩和が平成11年に措置されている。安全性が確認された製品は建築基準法においても同様に規制緩和措置をとって頂きたい。 ・電気事業法においても平成12年にNAS電池は発電所から除外される法改正が行われている。 平成15年10月7日に閣議決定された「エネルギー基本計画」においても負荷平準の重要性、蓄電装置の普及が明示されており、国策上もNAS電池の普及が望まれている。	建築基準法(用途地域)第48条 建築基準法施行例第130条の9 消防法第53号(H11年6月2日通達)	国土交通省	添付資料1 本計画 エネルギー基本計画
z1200022	ナトリウム 硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和	5021	5021255	社団法人日本経済団体連合会	11	ナトリウム 硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和		高い安全性が認められているNAS電池については、建築基準法の用途地域の規制を廃止すべきである。	電力負荷の平準化を目的に開発されたNAS電池については、耐火性能のあるキュービクル内に設置されており、電池本体の安全性についても消防庁の外郭団体である危険物保安技術協会で試験確認を受けている。また数多くの実証試験等によって技術面・安全面で良好な結果を得ている。 消防庁も、NAS電池を消防法上の危険物として扱うものの、有識者による委員会での安全性検討を踏まえ、これまで制約となっていた位置、構造の基準や監視方法についての規制を既に緩和している。(ナトリウム 硫黄電池を設置する危険物施設の技術上の基準等について、平成11年6月2日 消防法第53号)	建築基準法 第48条 建築基準法施行令 第130条の9 ナトリウム 硫黄電池を設置する建築物に係る建築基準法第48号第4項から第10項までの規定に関する許可の運用について(平成11年7月12日 建設省住街発第65号)	国土交通省	ナトリウム 硫黄電池(以下「NAS電池」とい)については、材料としてナトリウムと硫黄を使用していることから消防法上の危険物施設の扱いを受け、建築基準法では用途地域により設置できる危険物の量が制約されている。 このため、工業地域及び工業専用地域といった限られた場所を除いては、設置の際に建設省住宅発第65号に基づき、公開による意見の聴取(公聴会)及び建築審査会の同意を得た上で、特定行政庁の許可が必要である。 現在、特定行政庁の指導の下、上記手続きを実施しているが、住民説明や同意書の提出を求められる等、手続きに多大な労力と時間(少なくとも3ヵ月以上)を要しており、また、上記手続きの煩雑さから設置計画がなくなる等、普及の阻害要因となっている。	
z1200022	(上記の続き) ナトリウム 硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和	5021	5021255	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) ナトリウム 硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和			(上記の続き) 集中受付月間における同要望について 用途地域ごとにナトリウム、硫黄等の危険物の貯蔵量を制限しているが、...当該制限の見直しに関して検討し、措置する」との回答を得ている。前述のとおりNAS電池は技術面・安全面において既に立証された技術であり、加えて、現在に至るまで危険物に関わる事故も生じておらず、周辺住民に対して多大な影響を与えるおそれはないことを鑑み、NAS電池については全て、建築基準法の用途地域の規制を受けることなく、工業専用地域以外の変電所内やビル内にも広く設置できるよう認めるべきである。			国土交通省	
z1200023	第1種低層住居専用地区における店舗建築制限の緩和	5021	5021079	社団法人日本経済団体連合会	11	第1種低層住居専用地区における店舗建築制限の緩和【新規】		第1種低層住居専用地区について、第2種低層住居専用地区同様、150㎡までの店舗建設を認めるべきである。	店舗、特にコンビニエンス・ストアの客の過半数が徒歩5分以内のところから来店するのが現状である。特に学生、若年層は住居を決定する際の判断材料として「コンビニエンス・ストアが近くにある」という点を重視する傾向がある。第1種低層住居専用地区に店舗の設置を認めることで、消費者の利便性を図ることができる。また、高齢化社会の到来に伴い、住宅に近接して店舗・コンビニエンス・ストアを設置することで、一人暮らしの高齢者の負担を軽減することができる。にも関わらず、現行制度の下では、50㎡を超える店舗の設置が認められず、十分なサービスが提供できないばかりか、店舗面積を超える面積の住宅部分を確保しなくてはならず、過大な負担である。	建築基準法第48条 同別表第二 用途地域内の建築物の制限」、建築基準法施行令第130条の3	国土交通省	建築基準法施行令第130条の3は、第1種低層住居専用地区に建設する店舗について、延べ面積の二分の一以上を居住の用に供し、かつ、店舗部分の床面積の合計が50㎡を超えてはならない旨定めている。	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200024	主任技術者・監理技術者への出向者の就任制限の緩和	建設業法第二十六条 1項、同条第 2項、同条第 3項 監理技術者資格者証運用マニュアルについて(平成 6年 12月 28日建設省経建発第 395号) 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又は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 1月 22日国総建第 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又は監理技術者として置く場合に、当該出向社員と当該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱うことについて平成15年1月に通知したところであるが、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を、その要件の一つとしている。	c		親会社及びその連結子会社が共に経営事項審査を受けている企業間において出向者が主任技術者等となることを可能とした場合、ペーパーカンパニーの設立を誘発する等の恐れがあることから、不良不適格業者を排除し建設工事の適正な施工の確保を図る観点から当該要件は必要であり、平成15年1月に通知した本件の運用状況を把握する必要もあることから、現時点で当該要件を撤廃することは困難である。		5021	5021080	社団法人日本経済団体連合会	11	主任技術者・監理技術者への出向者の就任制限緩和		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なる規制緩和をすべきである。具体的には、親会社、子会社が共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。
z1200025	建築物の耐震改修計画の認定範囲の拡大	建築物の耐震改修の促進に関する法律第5条第3項第3号	耐震改修促進法第5条では、既存不適格建築物について、大規模な修繕・模様替え、増築(壁のない部分に壁を設けて建築物の延べ面積を増加させるものに限る。)を伴う耐震改修について、耐震関係規定又はこれに準じた基準に適合させるほか、交通上の支障の度、安全上、防火上及び避難上の危険の度並びに衛生上及び市街地の環境の保全上の有害の度が高くならない等の要件を満たす場合に限り、認定により耐震関係規定以外の既存不適格事項への波及を除外しているものである。	d		純粋な床面積の増大を伴う増築であっても、耐震改修により建築物が必要とする性能を満たすときは耐震改修促進法の適用が不要であるため、ご要望の趣旨は実現可能である。 なお、床面積の増大を伴わない複数の建築物の連結工事は、増築に該当せず、要望理由については事実誤認と思われる。		5021	5021083	社団法人日本経済団体連合会	11	建築物の耐震改修計画の認定範囲拡大【断規】		純粋な床面積の増大を伴う増築についても、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条3項3号の対象とし、耐震関係規定以外の建築基準法、これに基づく命令、条例の規定に適合しないでも耐震計画の認定が可能とすべきである。
z1200026	共同住宅・オフィスの容積率算定基準のさらなる合理化	建築基準法第 52条	建築物の容積率は、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。	a		建築基準法第 52条第 5項の共同住宅の共用の廊下又は階段の用に供する部分については、従来屋外に設けられる場合が一般的であり、延べ面積に算入しないこととされていたので、建築物の内部にある場合に延べ面積に算入しないこととしても実態上の影響は小さいが、エレベーターシャフト等については、一般的に屋内に設けられるものであり、延べ面積に算入されてきたものであるため、これらを延べ面積に算入しないこととした場合は建築物の規模が拡大し市街地環境の悪化が生じることから適切でない。 なお、太陽光発電設備スペース、燃料電池設備スペース等を設ける建築物については、建築基準法第 52条第 13項の許可による容積率の緩和制度を活用することが可能である旨、平成 15年度中に特定行政庁に周知することとしている(総合規制改革会議「規制改革集中受付月間において提出された全国規模の規制改革要望への対応方針について」(平成 15年 9月 19日)参照)。		5021	5021086	社団法人日本経済団体連合会	11	共同住宅・オフィスの容積率算定基準のさらなる合理化		共同住宅・オフィスのエレベーターシャフト、パイプスペース、ゴミ処理スペース、地域冷暖房施設引込部分の機械室、太陽光発電設備スペース、燃料電池設備スペース、CO2冷媒ヒートポンプ給湯機を容積緩和の対象とすべきである。また、既に容積率の緩和制度が適用されている事項については、その旨特定行政庁に周知徹底すべきである。
z1200027	共同住宅における屋内駐車場の容積率緩和限度の見直し	建築基準法第 52条	建築物の容積率は、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		屋内駐車場の床面積について、建築物の床面積の4分の1まで一律に不算入とすることは、建築物の規模が拡大し市街地環境の悪化が生じることから適切でないが、一定の空地等を設ける建築物については総合設計制度を活用することにより対応可能である。		5021	5021087	社団法人日本経済団体連合会	11	共同住宅における屋内駐車場の容積率緩和限度の見直し【断規】		容積率上限の5分の1まで容積率不算入という基準を緩和し、4分の1程度まで不算入とすることを認めるべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200024	主任技術者・監理技術者への出向者の就任制限の緩和	5021	5021080	社団法人日本経済団体連合会	11	主任技術者・監理技術者への出向者の就任制限緩和		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なる規制緩和をすべきである。具体的には、親会社、子会社が共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。		出向者は出向元、出向先双方に雇用関係がある上、特に親子会社間の出向者についてはグループ企業内の実質的かつ密接な連関がある。このため、監理技術者、主任技術者が出向先で職務を行うことに支障はなく「親子会社が共に経営事項審査を受けている」という形式的理由で会社間の連関が否定され、出向者に「直接的かつ恒常的」な雇用関係が認められないのは不合理である。	建設業法第26条 3項、「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又は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1月22日国総建第335号)	国土交通省	監理技術者、主任技術者は請負企業と直接かつ恒常的な雇用関係があることが要件とされている。その要件は順次緩和されているが、親子会社間の出向については、親会社またはその連結子会社のいずれかが経営事項審査を受けていないことが条件として課されている。
z1200025	建築物の耐震改修計画の認定範囲の拡大	5021	5021083	社団法人日本経済団体連合会	11	建築物の耐震改修計画の認定範囲拡大【新規】		純粋な床面積の増大を伴う増築についても、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条 3項 3号の対象とし、耐震関係規定以外の建築基準法、これに基づく命令、条例の規定に適合しなくても耐震計画の認定が可能とすべきである。		隣接する複数の建築物を構造的に連結して耐震改修する場合、一部の建築物に十分な体制を与える集中工事をすれば、他の建物が建築基準法等の規定に適合しなくても連結建築物群としての耐震性能を十分向上させることができる。むしろ建築物一つ一つに耐震工事を施すことは使い勝手の悪さを助長するなど非効率であるばかりか、大地震の際に建物同士が衝突すると、いったん危険性をもたらしている。にも関わらず、複数の建物の連結工事は「床面積が純粋に増大」に該当してしまうという形式的な理由のため、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条 3項 3号の適用を受けられず、不合理である。	「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条 3項 3号	国土交通省	「建築物の耐震改修の促進に関する法律」5条 3項 3号によると耐震改修計画が「壁のない部分に壁を設けることで建築物の延べ床面積を増加させる増築、大規模の改修、大規模の模様替えを伴うものであるときは、耐震関係規定以外の建築基準法、これに基づく命令、条例の規定に適合しなくても認定されうる」としている。しかしながら、純粋な床面積の増大を伴う増築についてはその対象外となっている。
z1200026	共同住宅・オフィスビルの容積率算定基準のさらなる合理化	5021	5021086	社団法人日本経済団体連合会	11	共同住宅・オフィスビルの容積率算定基準のさらなる合理化		共同住宅・オフィスビルのエレベーターシャフト、パイプスペース、ゴミ処理スペース、地域冷暖房施設引込部分の機械室、太陽光発電設備スペース、燃料電池設備スペース、CO2冷媒ヒートポンプ給湯機を容積緩和の対象とすべきである。また、既に容積率の緩和制度が適用されている事項については、その旨特定行政庁に周知徹底すべきである。		エレベーターシャフト、パイプスペース、ゴミ処理スペース、地域冷暖房施設引込部分の機械室、太陽光発電設備スペース、燃料電池設備スペース、CO2冷媒ヒートポンプ給湯機は、廊下や階段の共用通行部分と同様に、都市インフラの一つであることから、良質な住宅・オフィス供給を促進する観点から容積緩和の対象とすべきである。政府も基本方針2003において「用途別容積型地区計画における住宅の容積率割増算定方法の多様化を含め、容積率割増に関する弾力的な運用を図る」としており、この点は評価できるが、さらに進めて、「規制改革推進のためのアクションプラン」12の重点検討事項」に関する答申(15年7月15日 総合規制改革会議)で言及されている通り、地球環境への貢献、都市構造の改良に資する場合は容積率を大幅に緩和する姿勢が求められよう。なお、「規制改革集中受付月間への対応方針」によると太陽光発電設備スペースについては容積率緩和制度の適用対象となっているとのことであり、その旨周知徹底願いたい。	建築基準法第52条第2項、第4項 昭和61年通達「床面積の算定方法について」	国土交通省	共同住宅やオフィスビルにおいて、階段、廊下等の共用部、地下部分は容積緩和の対象になっているが、エレベーターシャフト、パイプスペース、ゴミ処理スペース、地域冷暖房施設引込部分の機械室、太陽光発電設備スペース、燃料電池設備スペース、CO2冷媒ヒートポンプ給湯機は明示的に容積緩和対象になっていない。
z1200027	共同住宅における屋内駐車場の容積率緩和限度の見直し	5021	5021087	社団法人日本経済団体連合会	11	共同住宅における屋内駐車場の容積率緩和限度の見直し【新規】		容積率上限の5分の1まで容積率不算入という基準を緩和し、4分の1程度まで不算入とすることを認めるべきである。		本格的な車社会を迎え、一帯に複数台数の車両を所持するケースが一般化している。このため市街地では駐車場の絶対的不足により、違法駐車による渋滞発生等、都市環境に悪化をもたらす現象が多発している。抜本的対策として集合住宅の駐車場の収容能力を増大させる必要があるが、そのためには駐車施設の容積対象不算入面積を今以上に緩和する必要がある。駐車場の緩和措置により都市環境の維持・向上を促進するとともに、集合住宅の市場の活性化も期待される。	建築基準法施行令第2条 1項 4号、同第2条 3項	国土交通省	建築基準法施行令第2条 3項によると屋内駐車場については容積率上限の5分の1までしか容積率不算入の対象にならない。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200028	学校における天井の高さの見直し	建築基準法施行令第21条	令第21条の規定は、居室のうち、学校(大学等を除く)の教室でその床面積が50m ² を超えるものについては、天井の高さは、3m以上とされている。	C		建築基準法は、国民の生命、健康等を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、建物等を学校として用いる場合には、学校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。居室のうち、学校(大学等を除く)の教室でその床面積が50m ² を超えるものについては、室内の空気汚染を緩和するとともに、視覚的な環境の保持のため、天井の高さは、3m以上とされているものであり、ご要望の緩和を行うことは困難である。		5021	5021088	社団法人日本経済団体連合会	11	学校における天井の高さの見直し【新規】		規制値を3m以上から2.5m以上に改定すべきである。
z1200029	保育所の施設基準の見直し	建築基準法施行令第19条	令第19条の規定は、人間の成長期にある乳幼児等が利用する施設について、自然光を確保するため、居室に対して一定基準を満たす採光に有効な開口部を設けることとされている。	d		建築基準法は、国民の生命、健康等を保護するため、安全上及び衛生上等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び衛生等に関する最低基準を定めているものであり、建物等を学校として用いる場合には、学校として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。自然採光が人間にもたらす身体的な効果を勘案すると、人間の成長期にある乳幼児等が長時間利用する施設については、一定の自然光を確保する必要があるため、ご要望の緩和を行うことは困難である。なお、照明設備の設置、有効な採光方法の確保等の措置が講じられているものについては、基準が緩和されている。		5021	5021037	社団法人日本経済団体連合会	11	保育所の施設基準の見直し【新規】		特に都市部の待機児童問題を解消するために、「保育所の部屋にある窓の総面積は、保育所の床面積に対して1/5以上」と定める規定は、廃止すべきである。
z1200030	商業地域における道路斜線制限の緩和	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		斜線制限は沿道建築物の市街地環境を確保することを目的としており、容積率制限の規制値を充足できないこと等の理由により斜線制限を緩和することは適当でないが、建築基準法等の一部を改正する法律(平成14年法律第85号)により、従来の斜線制限と同程度以上の市街地環境を確保する建築物については、斜線制限を適用除外とする制度を創設したところであり、当該制度を積極的に活用されたい。		5021	5021098	社団法人日本経済団体連合会	11	商業地域における道路斜線制限の緩和【新規】		基準容積率の拡充に伴い最大50mに引き上げられた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、といった措置をとることで容積率の充足が可能となるよう要望する。
z1200031	共同住宅における避難路に関する基準の見直し	建築基準法施行令第121条	令第121条は、避難上危険性の高い一定の建築物について、2以上の階段を設置することを求めているものである。	d		建築基準法は、国民の生命、健康等を保護するため、安全上及び防火避難等の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び用途等に関する最低基準を定めているものであり、建物等を共同住宅として用いる場合には、住宅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。 令第121条は、避難上危険性の高い一定の建築物について、2以上の階段を設置することを求めているものであるが、共同住宅であっても、主要構造部を準耐火構造又は不燃材料で建築物を造れば、事務所と同様に、2以上の階段を設置しなければならない面積要件は、200m ² に緩和されるものであり、ご要望の内容は既に実現可能と考えられる。		5021	5021100	社団法人日本経済団体連合会	11	オフィスビルの住宅転用を目的とした規制緩和【新規】		共同住宅についてもオフィスビル同様、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200m ² 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。 居室面積の7分の1以上を開口部とする採光規定を漸次緩和すべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200028	学校における天井の高さの見直し	5021	5021088	社団法人日本経済団体連合会	11	学校における天井の高さの見直し【新規】		規制値を3m以上から2.5m以上に改定すべきである。		床面積の増大、環境配慮設計の推進などの効果が期待される。建設費用の軽減にも繋がり学校建替えニーズの掘り起しともなる。そもそも現在の規制値3mの根拠は学校建築に空調設備、換気設備等の機械設備の導入されなかった昭和30年代までの、主として夏季の通風あるいは冬季の密閉時の空気量の確保を前提とした法規である。むしろ近年では、絶対階高が大きくなる近隣への影響が大きい、工事費が増大する、空調照明効率が悪いといった弊害が生じる場合が見られる。	建築基準法施行令21条 2項	国土交通省	建築基準法施行令21条 2項は、学校(専修学校、各種学校及び幼稚園を除く)の教室でその床面積が50㎡を超えるものについて、天井の高さが3m以上でなければならない旨定めている。
z1200029	保育所の施設基準の見直し	5021	5021037	社団法人日本経済団体連合会	11	保育所の施設基準の見直し【新規】		特に都市部の待機児童問題を解消するために、保育所の部屋にある窓の総面積は、保育所の床面積に対して1/5以上」と定める規定は、廃止すべきである。		「窓面積規定」は、自然光のみで室内の明るさを確保することを前提としている。しかし、都市部においては、室内照明による採光を想定してビルが造られているため、このような大きな窓を備える物件はほとんど見当たらない。この規定は、都市部に新しい保育所を設置する際の大きな障害となっているだけではなく、このような大きな窓では、とりわけ都市部において、保育所内の様子が見えたり丸見えとなり、覗き見や侵入の恐れなど防犯上の観点から多大な問題を含んでいると思われる。時代にそぐわなくなった規制を撤廃することで、都市部における新規の保育施設を設置することが可能となり、都市部の待機児童問題の改善に寄与する。	建築基準法第28条第1項 建築基準法施行令第19条	国土交通省	保育所の部屋にある窓の総面積は、保育所の床面積に対して1/5以上」と規定(以下、窓面積規定」という)されている。
z1200030	商業地域における道路斜線制限の緩和	5021	5021098	社団法人日本経済団体連合会	11	商業地域における道路斜線制限の緩和【新規】		基準容積率の拡充に伴い最大50mに引き上げられた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、といった措置をとることで容積率の充足が可能となるよう要望する。		本件では、せっかく基準容積率が引き上げられたにもかかわらず、道路斜線適用距離の引き上げによって容積率の充足が不可能となっている。斜線規制は容積率の充足を妨げ、土地の高度利用を妨げるばかりか、土地の規模によって建築物の高さがまちまちになり、景観を損ねるといった弊害を孕んでいるといえる。特に、50m道路に面した街区はほとんど存在しないことに鑑みれば、50m上限自体が非現実的な数値である。また、道路反対側の採光、通風確保が可能な場合など、画一的な道路斜線制限自体が無意味な場合も多々存在することに留意されたい。	建築基準法52条 1項 3号、同56条、同別表 3	国土交通省	本年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項 1項 3号)。しかし一方で道路斜線の適用距離が従前の35m上限から、容積率に応じて最大50mまで引き上げられている(建築基準法56条、同別表第3)。この適用距離の引き上げによって、かつて容積率の充足が不可能となっている。
z1200031	共同住宅における避難路に関する基準の見直し	5021	5021100	社団法人日本経済団体連合会	11	オフィスビルの住宅転用を目的とした規制緩和【新規】		共同住宅についても、オフィスビル同様、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200㎡を超える場合にのみ、2方向避難路の設置を義務付けるべきである。居室面積の7分の1以上を開口部とする採光規定を漸次緩和すべきである。		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る。よって、共同住宅とオフィスビルとで2方向避難路の設置が義務付けられる要件が同じでしかるべきである。要は、安全に避難階に達することができる設備が実質的に整っていることが大事なのであり、共同住宅について居室の床面積が100㎡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と考えられる。建築ストックの有効活用が求められるなか、空室を抱えた既存の事務所ビルを住宅に転用することは、都市の活性化や省資源の観点からも有効な方策である。しかし、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で転用が進まないのは不合理である。採光規定に関しては、上記告示により緩和されているが、オフィスビルの住宅転用促進の観点から、さらなる緩和が必要である。	建築基準法施行令121条 建築基準法28条 1項 建築物の開口部で採光に有効な部分の面積の算定方法で別に定めるものを定める件(平成15年3月28日 国土交通省告示第303号)	国土交通省	オフィスビルの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200㎡を超える場合にのみ2方向避難路の設置が義務付けられている(建築基準法施行令121条 1項 5号口)。これに対して、共同住宅の場合、避難階の直上階であるか否かに係らず床面積100㎡を超える場合に2方向避難路の設置が義務付けられている(同121条 1項 4号)。このため、オフィスビルを共同住宅に転用する際の妨げとなっている。近隣商業地域又は商業地域の住宅の居室については、居室面積の7分の1以上を開口部とする採光規定がある(国土交通省告示第303号)ため、これもオフィスビルを共同住宅に転用する際の妨げとなっている。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200032	複合映画館の建設に係る用途地域規制の緩和	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。	d		劇場、映画館、演芸場又は観覧場は、多くの人が来集する施設であって、これらの施設からの発生交通は住居の環境の保全や工業生産活動の障害となるため、複合映画館であることをもって一律に緩和することは適当でないが、建築基準法等の一部を改正する法律(平成14年法律第85号)により創設された用途緩和型地区計画や地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区を活用することできめ細かく対応可能である。		5021	5021102	社団法人日本経済団体連合会	11	複合映画館の建設に係る用途地域規制の緩和		大型商業施設の建設が認められている第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、工業地域においてシネマコンプレックスの建設が特定行政庁の許可なく認められるよう、建築基準法別表第2を改正すべきである。また、用途のみをもって峻別する建築基準法の用途地域規制そのものを、抜本的に見直すべきである。
z1200032	(上記の続き) 複合映画館の建設に係る用途地域規制の緩和							5021	5021102	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 複合映画館の建設に係る用途地域規制の緩和		
z1200033	耐火貫通口の工法における認定手順の簡素化	建築基準法第68条の26 建築基準法施行令第129条の2の5第七項八	防火区画を貫通する管は、通常の火災による火熱が加えられた場合に、加熱開始後一定時間、防火区画等の加熱側の反対側に火災を出す原因となるき裂その他の損傷を生じないものとして、国土交通大臣の認定を受けたものである必要がある。 建築基準法第77条の56、第77条の57、指定機関省令第58条～79条において、国土交通大臣は、高度な技術審査能力と公正中立な審査体制を有する国内外の民間機関(指定承認性能評価機関)に、性能に関する評価を行わせることができることとされている。(現在5機関が指定されている。)	d		過去に認定を受けた工法に用いるケーブル等と同じ素材を用いる場合については過去の案件を参考として、比較的短期で審査ができるため、結果として簡素化されていると考えられる。 なお、指定性能評価機関は5機関が指定されているところであり、試験所が2カ所のみという指摘は事実誤認である。		5021	5021106	社団法人日本経済団体連合会	11	耐火貫通口の工法における認定手順の簡素化【新規】		過去に認定を受けた耐火貫通口「通信ケーブル等と同じ素材の場合、性能評価試験を設計図面による書類審査に簡素化等、耐火貫通口の工法における認定手順を簡素化すべきである。
z1200034	再開発促進区における建築基準法上の規制の緩和	建築基準法第48条、第68条の3第6項	再開発等促進区を定める地区計画に定められた土地利用に関する基本方針に適合し、かつ、当該地区計画の区域における業務の利便上やむを得ない建築物で、特定行政庁が建築審査会の同意と公聴会を経て許可したものについては、建築基準法第48条の用途制限に適合しない場合でも建築することができる。	d		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)により創設された用途緩和型地区計画を活用し、再開発等促進区の区域内において、条例により用途規制を緩和する旨を定めた場合には、建築審査会、公聴会及び特定行政庁の許可は不要である。		5021	5021107	社団法人日本経済団体連合会	11	再開発促進区における建築基準法上の規制緩和【新規】		建築基準法48条を改正し、地区計画等により用途制限の緩和が都市計画決定された場合は、建築審査会、公聴会を不要として、地区計画等の地区における建築行為の事前届け出制度(都市計画法58条の2)、建築確認で対応すべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200032	複合映画館の建設に係る用途地域規制の緩和	5021	5021102	社団法人日本経済団体連合会	11	複合映画館の建設に係る用途地域規制の緩和		大型商業施設の建設が認められている第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、工業地域においてシネマコンプレックスの建設が特定行政庁の許可なく認められるよう、建築基準法別表第2を改正すべきである。また、用途のみをもって峻別する建築基準法の用途地域規制そのものを、抜本的に見直すべきである。		シネマコンプレックスは郊外の大型商業施設と併設される場合が殆どである。大型商業施設の建設が認められているものの映画館の建設が認められない第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、工業地域にシネマコンプレックスが併設されたショッピングセンターを建設する場合、シネマコンプレックスの部分のみ別途、煩雑な特定行政庁の許可を得る必要があり、建設過程上、著しくその活動を阻害している。建築基準法上、映画館のカテゴリーについて、不特定多数が集散する娯楽施設であり周辺の環境に与える影響が大きいというマイナス志向で、劇場、映画館、演劇場又は観覧場を一つの分類にしていると考えられるが、そのような形式的な分類ではなく、大型商業施設と併置され地域に根ざした複合映画館である、シネマコンプレックスと、新しい事業形態に積極的な意義を見いだし、法制度上、大型商業施設と同程度の用途地域規制に改正する必要がある。	建築基準法48条、同法別表第2	国土交通省	複合映画館(シネマコンプレックス)は、建築基準法48条で定める用途地域のうち、原則、商業地域と準工業地域にしか建設できない(建築基準法別表第2)。第二種住居地域(別表第2(ハ))、工業地域(別表第2(ニ))に映画館を建設することはできず、また準住居地域(別表第2(ト))、近隣商業地域(別表第2(チ))には200㎡を超えるものを建設できない。他の用途地域に建設する場合に必要な特定行政庁の許可(この許可は、建築基準法上「やむを得ないと認めて許可」とし、許可自体が例外的な位置づけとなっている)についても、広く特定行政庁の裁量が認められている結果、その意思決定過程に明瞭さを欠き、またその手続きも建築審査会の同意を得る必要がある事や公聴会を経るなど煩雑である。
z1200032	(上記の続き) 複合映画館の建設に係る用途地域規制の緩和	5021	5021102	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 複合映画館の建設に係る用途地域規制の緩和				(上記の続き) 郊外において複合的な商業・娯楽施設が一体的に建設可能となれば生活の質の向上にもつながると考える。規制改革の推進に関する第2次答申(平成14年12月12日)で、都市部における職・住・商・学・遊などの複合的な用途を促進するための「混合用途地域」の創設が提唱されているように、用途のみによる住み分けである用途地域規制制度は、時代の変化に対応していないのが現状である。用途地域規制には、環境保全等の考えが入り混じっているものと思われるが、本来、用途と環境は別物であると考え。		国土交通省	
z1200033	耐火貫通口の工法における認定手順の簡素化	5021	5021106	社団法人日本経済団体連合会	11	耐火貫通口の工法における認定手順の簡素化【新規】		過去に認定を受けた耐火貫通口・通信ケーブル等と同じ素材の場合、性能評価試験を設計図面による書類審査に簡素化等、耐火貫通口の工法における認定手順を簡素化すべきである。		大臣認定を取得するまでに、試験機関との事前打合せ、申請、性能評価試験の実施、性能評価委員会の開催、性能評価書の発行、大臣認定申請の工程が必要であり、膨大な時間がかかる。また、1工法につき、最低2試験体の準備・提供が必要となり、コスト高であると共に、試験場が全国に2ヵ所(大阪と草加)しかなく、試験待ち状態が頻りに発生している。以上の理由により、迅速な光ファイバー等設備敷設に支障をきたしている。 耐火貫通口の材料や貫通しているケーブル種別(例えばJIS仕様等)の情報と設計図面等必要書類の審査により認定可否できるようにすれば、設備敷設期間の大幅な短縮及び新たな工法認定を取得する都度発生している莫大な費用の削減ができ、通信事業者による光ファイバー等設備投資の活性化を促し、政府のe-Japan計画の趣旨にも資する。	建築基準法第68条の26 建築基準法施行令第129条の2の5第七項八(財)日本建築総合試験所「防火構造部材及び防火材料の性能評価申請要領」 同防火区画等を貫通する管の性能試験・評価業務方法書」	国土交通省	通信用建物の上下階を通信ケーブルや電力ケーブルが貫通する箇所(耐火貫通口)の工法については、第三者機関である(財)日本建築総合試験所による性能評価試験を受験し、国土交通大臣の認定を受けなければならない(建築基準法第68条の26、建築基準法施行令第129条の2の5第七項八)。
z1200034	再開発促進区における建築基準法上の規制の緩和	5021	5021107	社団法人日本経済団体連合会	11	再開発促進区における建築基準法上の規制緩和【新規】		建築基準法48条を改正し、地区計画等により用途制限の緩和が都市計画決定された場合は、建築審査会、公聴会を不要として、地区計画等の地区における建築行為の事前届け出制度(都市計画法58条の2)、建築確認で対応すべきである。		都市計画決定された旧再開発地区計画で、緩和が定められているにもかかわらず、建築基準法上の手続は、基準法48条第1項～第12項単独許可申請と変わらない。これでは規制に関して、事実上二重チェックをしていることは無駄であり、都市計画法と建築基準法が連動していないことが問題である。公聴会に先立ち、一定範囲内の利害関係者(土地建物の所有者)・居住者の調査、リスト作成を申請者側に求める自治体があり、コスト的にも負担が大きい。 公聴会、建築審査会開催の時間、コスト、無駄な議論が省けるよう措置されたい。	建築基準法48条、同別表第2、都市計画法12条の5以下	国土交通省	再開発促進区においては、地区計画の策定・決定によって(都市計画法12条の5以下)建築物の用途制限が緩和されることがある。しかし、その場合であっても、建築基準法48条ならびに同別表第2において認められていない建物建築する場合、建築審査会、公聴会手続を経た上で特定行政庁の許可を受ける必要がある。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200035	市街地再開発事業における建築基準法第86条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86条第1項及び第2項の規定に基づき認定がなされた区域内においては、地権者及び借地権者が将来建築活動を行っていくに当たり、通常の土地と異なり、建築の自由が将来にわたって制限されるものとなるため、当該制限を受ける者について同意が必要である。		5021	5021112	社団法人日本経済団体連合会	11	市街地再開発事業における建築基準法第86条の地権者全員同意要件の撤廃		都市再開発法に基づく市街地再開発事業については、建築基準法に基づく地権者の全員同意要件の適用対象から除外すべきである。
z1200035	(上記の続き) 市街地再開発事業における建築基準法第86条の地権者全員同意要件の撤廃							5021	5021112	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 市街地再開発事業における建築基準法第86条の地権者全員同意要件の撤廃		
z1200036	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	都市計画法第18条第1項 都市計画法第77条第1項、第3項	ごみ焼却場その他の処理施設の用途に供する建築物は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、または増築することができない。ただし、特定行政庁が都道府県都市計画審議会等の議を経てその敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合等においては、建築が可能となる。都道府県都市計画審議会の組織及び運営に関し必要な事項は、都道府県の条例で定めることとされている。	d	-	都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。また、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等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。		5021	5021123	社団法人日本経済団体連合会	11	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、開催頻度を増大するよう国土交通省は都道府県に対して指導を徹底すべきである。
z1200037	国際基準との整合化の推進	建築基準法第77条の57、建築基準法77条の38	海外の機関が、当該性能評価を行おうとする場合は、承認性能評価機関として国土交通大臣の承認を受けることが可能である。				平成15年11月13日及び14日に東京で開催された「日EU規制改革対話」において、「日本の規制改革に関するEU優先提案」として議題に取り上げられたものであり、会議の中で別途議論が行われている。	5072	5072055	欧州委員会 (EU)	11	国際基準との整合化の推進		日本の関係省庁が規制手続を簡素化し、より多くの国際基準および性能規格を参照し、適合評価機関承認の基準について、外国の試験・検査機関の無差別化を含み、ISO/IEC基準と慣行との調和を図ることを要望する。
z1200038	外国の適合評価機関の指定に関する情報の明示		国土交通省のホームページにおいて、承認性能評価機関にかかる情報を提供している。				平成15年11月13日及び14日に東京で開催された「日EU規制改革対話」において、「日本の規制改革に関するEU優先提案」として議題に取り上げられたものであり、会議の中で別途議論が行われている。	5072	5072056	欧州委員会 (EU)	11	外国の適合評価機関の指定に関する情報の明示		外国の適合評価機関の指定を認めているすべての法律に関して、包括的な情報の提供を望む。その情報は、使いやすい形式で作成されることを望みたい。すなわち、承認指定に関する日本の基準と該当するISO/IEC基準を対応する形でリストにまとめ、ISO/IEC基準に対して追加的な日本の要件が明確にわかるようにされたい。そのような重要な情報が確実に公表されるひとつの方法は、日本政府が、(i)所轄大臣が外国の適合評価機関を承認できることを規定する法律あるいは施行令、(ii)適合評価機関の承認に適用される基準、(iii)当該基準のISO/IEC基準/ガイドラインとの整合性の度合いを一挙に示したデータベースを作成することである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200035	市街地再開発事業における建築基準法第86条の地権者全員同意要件の撤廃	5021	5021112	社団法人日本経済団体連合会	11	市街地再開発事業における建築基準法第86条の地権者全員同意要件の撤廃		都市再開発法に基づく市街地再開発事業については、建築基準法に基づく地権者の全員同意要件の適用対象から除外すべきである。		一団地認定(86条3項)の下、同一敷地内に複数の建物を建てようとしたところ、地権者全員の同意が得られなかった場合、都市計画を変更する必要がある。確かに、平成14年1月23日の通達によって、「都市計画の変更等は建築計画に支障のないものとする」よう配慮されており、この点は歓迎される。しかし、都市計画の変更には審議会に諮ったりする時間を要し、スケジュール的なリスクを被ることになる。一団地認定がそのまま認められれば、そもそも都市計画の変更手続は不要であり、地権者全員の同意の緩和が望まれる。	建築基準法第86条第3項、6項 都市再開発法第14条以下	国土交通省	1998年6月の建築基準法改正により一団地の総合的設計を行う際にも、全地権者の同意が必要となった(86条6項)。これにより市街地再開発事業において、一団地の総合的設計を活用して、複数建物を建築する場合は、権利調整手続に加えて、上記建築基準法に基づく地権者の全員同意要件が課せられることとなった。
z1200035	(上記の続き) 市街地再開発事業における建築基準法第86条の地権者全員同意要件の撤廃	5021	5021112	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 市街地再開発事業における建築基準法第86条の地権者全員同意要件の撤廃				(上記の続き) 確かに、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けば、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くてはならず、手続的にも時間的にも厄介である。		国土交通省	
z1200036	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	5021	5021123	社団法人日本経済団体連合会	11	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、開催頻度を増大するよう、国土交通省は都道府県に対して指導を徹底すべきである。		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。	建築基準法第51条	国土交通省	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、建築基準法に基づいて、都道府県都市計画審議会の承認を得る必要がある。廃棄物処理施設に係る都市計画審議会の開催が不定期で、なかなか開催されないのが実情である。
z1200037	国際基準との整合化の推進	5072	5072055	欧州委員会(EU)	11	国際基準との整合化の推進		日本の関係省庁が規制手続を簡素化し、より多くの国際基準および性能規格を参照し、適合評価機関承認の基準について、(外国の試験・検査機関の無差別化を含み)ISO/IEC基準と慣行との調和を図ることを要望する。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 2.2.1.国際基準の促進 / 外国試験 検査機関の承認 による。		総務省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省 国土交通省	
z1200038	外国の適合評価機関の指定に関する情報の明示	5072	5072056	欧州委員会(EU)	11	外国の適合評価機関の指定に関する情報の明示		外国の適合評価機関の指定を認めているすべての法律に関して、包括的な情報の提供を望む。その情報は、使いやすい形式で作成されることを望みたい。すなわち、承認指定に関する日本の基準と該当するISO/IEC基準を対応する形でリストにまとめ、ISO/IEC基準に対して追加的な日本の要件が明確にわかるようにされたい。そのような重要な情報が確実に公表されるひとつの方法は、日本政府が、(i)所轄大臣が外国の適合評価機関を承認できることを規定する法律あるいは施行令、(ii)適合評価機関の承認に適用される基準、(iii)当該基準のISO/IEC基準 / ガイドラインとの整合性の度合いを一挙に示したデータベースを作成することである。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 2.2.1.国際基準の促進 / 外国試験 検査機関の承認 による。		総務省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省 国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200039	建築材料のホルムアルデヒド発散基準に係るEU製品認定における取組みの迅速化	建築基準法第68条の26 等	建築基準法においては、建築物に用いる建築材料等は、建築基準法に掲げる所要の性能基準に適合する必要があるが、性能が確認されている例示仕様のものか、その性能について個別に性能評価機関の性能評価を受け、これに基づき国土交通大臣の認定を受けたものでなくてはならない。				平成15年11月13日及び14日に東京で開催された「日 EU規制改革対話」において、「日本の規制改革に関するEU優先提案」として議題に取り上げられたものであり、会議の中で別途議論が行われている。	5072	5072057	欧州委員会 (EU)	11	建築材料のホルムアルデヒド発散基準に係るEU製品認定における取組みの迅速化		EUは、EU製品について当該措置の実施を2004年1月1日まで暫定的に猶予するよう要請をしているが、さらに以下を提案する。 大臣認定のプロセスがすでに開始してはいるが未認定の製品について、その作業を加速化するために最大限の努力を続けること。 原則として、新規製品にかかわる大臣認定の作業は最長6週間以内で完了させることを担保すること。認定は製品のみを単位とし、企業別の取り扱いはしないこと。 大臣認定制度における日本の性能評価機関からEUの試験機関への試験機能の下請けを促進かつ円滑化するために、あらゆる努力をすること。 中期的には、大臣認定制度における技術評価要件を満たすために、何を基本に関連するCEマーク(EN717-1および717-2)に基づくを使用するかについて、欧州委員会と共に検討すること。
z1200040	CEマークが付与された建築材料に係る基準の見直し	建築基準法第68条の26 等	建築基準法においては、建築物に用いる建築材料等は、建築基準法に掲げる所要の性能基準に適合する必要があるが、性能が確認されている例示仕様のものか、その性能について個別に性能評価機関の性能評価を受け、これに基づき国土交通大臣の認定を受けたものでなくてはならない。				平成15年11月13日及び14日に東京で開催された「日 EU規制改革対話」において、「日本の規制改革に関するEU優先提案」として議題に取り上げられたものであり、会議の中で別途議論が行われている。	5072	5072060	欧州委員会 (EU)	11	CEマークが付与された建築材料に係る基準の見直し		CEマークが付いた建築材料に関しては、そこに謳われている特性が日本の規制要件を満たしている限り、意図された用途に応じた設置を自動的に認めるための検討を欧州委員会と共にすること。
z1200041	建築基準関連法規に係る透明性の確保		パブリックコメントは、規制の設定等に伴い政令・省令等を策定する過程において、国民等の多様な意見等を行政機関が把握すること等の観点から、規制の設定等にあたり、意志決定過程において広 (国民等に対し)案等を公表し、それに対して提出された意見等を考慮して意志決定を行う提出手続として、平成11年に閣議決定されている。ここにおいて、公表する期間としては、1ヶ月程度を一つの目安としている。	d		パブリックコメントについては、目安としている1ヶ月程度の期間を設定して実施している。加えて、在京大使館及び関係者に対しメールでその旨連絡している。 基準等の規制内容については、以下により積極的な情報提供等を行っている。 ・適宜、国土交通省のホームページでその概要を公表 ・適宜、メールで在京大使館及び関係者に連絡 必要に応じて、コンタクトポイントを設置 要請に応じて、在京大使館や関係者に対する説明会へ講師を派遣	要望内容そのものにかかる規制はない。	5074	5074017	カナダ	11	建築基準関連法規に係る透明性の確保		?カナダは日本に、建築基準法規の変更についてより完全な検討を行うために、パブリックコメント期間を延ばし、利害関係者の公開された場での討論への参加を検討するよう強く要請致します。 ?カナダは日本に、必要な政府の許認可の取得に要求される試験や基準を明らかにする機関を設立するよう強く要請致します。
z1200042	建築関連法規の性能規定化の推進、及び国際的整合化の推進	26 等 、建築基準法第68条の57、建築基準法77条の38、建築基準法第20条	、建築基準法においては、建築物に用いる建築材料等は、建築基準法に掲げる所要の性能基準に適合する必要があるが、性能が確認されている例示仕様のものか、その性能について個別に性能評価機関の性能評価を受け、これに基づき国土交通大臣の認定を受けたものでなくてはならない。 、海外の機関が、当該性能評価を行おうとする場合は、承認性能評価機関として国土交通大臣の承認を受けることが可能である。 、構造計算の際に適切な曲げヤング係数を採用する事が可能である。		d	、建築基準法においては、建築物に用いる建築材料等は、建築基準法に掲げる所要の性能基準に適合する必要があるが、その個別の指定性能評価機関による性能評価は国際基準に整合させており、既に措置済みである。	、平成15年10月6日に名古屋で開催された「第14回日米加建築専門委員会 (BEC)」において、「室内環境規制」、「建築基準規格」、「防火基準とハイブリッド構造」といった議題の中で取り上げられたものであり、会議の中で別途議論が行われている。	5074	5074018	カナダ	11	建築関連法規の性能規定化の推進、及び国際的整合化の推進		?引き続き国際規格および慣行を適用し、この方向で告示を改定する。 ?規格、試験方法や手続きに関する告示の「同等性」条項により、日本の性能基準を満たしていると判断された製品の認可が効率的に行われるようにする。これは主に防火試験方法およびJAS規格の樹種の同等性に適用される。 ?同等性条項は、第三者認証を受け入れる基礎として、ISO/IECガイド65アクレディテーションを遵守するものです。すでにISOの認証を受けている外国機関の承認を検討する。 ?海外の試験およびアクレディテーション機関の相互承認を拡大する。 ?他の規制当局と整合性を持つ「曲げヤング係数」を公布する。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200039	建築材料のホルムアルデヒド発散基準に係るEU製品認定における取組みの迅速化	5072	5072057	欧州委員会 (EU)	11	建築材料のホルムアルデヒド発散基準に係るEU製品認定における取組みの迅速化		EUは、EU製品について当該措置の実施を2004年1月1日まで暫定的に猶予するよう要請をしているが、さらに以下を提案する。 大臣認定のプロセスがすでに開始してはいるが未認定の製品について、その作業を加速化するために最大限の努力を続けること。 原則として、新規製品にかかわる大臣認定の作業は最長6週間以内で完了させることを担保すること。認定は製品のみを単位とし、企業別の取り扱いをしないこと。 大臣認定制度における日本の性能評価機関からEUの試験機関への試験機能の下請けを促進かつ円滑化するために、あらゆる努力をすること。 中期的には、大臣認定制度における技術評価要件を満たすために、何を基本に関連するCEマークEN717-1および717-2に基づくを使用するかについて、欧州委員会と共に検討すること。		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 2.2.2.国際基準の促進 / 建築基準 建築材料のホルムアルデヒド発散基準 による。		国土交通省	
z1200040	CEマークが付与された建築材料に係る基準の見直し	5072	5072060	欧州委員会 (EU)	11	CEマークが付与された建築材料に係る基準の見直し		CEマークが付いた建築材料に関しては、そこに謳われている特性が日本の規制要件を満たしている限り、意図された用途に応じた設置を自動的に認めるための検討を欧州委員会と共に行うこと。		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 2.2.2.国際基準の促進 / 建築基準 建築材料のホルムアルデヒド発散基準 による。		国土交通省	
z1200041	建築基準関連法規に係る透明性の確保	5074	5074017	カナダ	11	建築基準関連法規に係る透明性の確保		?カナダは日本に、建築基準法規の変更についてより完全な検討を行うために、パブリックコメント期間を延ばし、利害関係者の公開された場での討論への参加を検討するよう強く要請致します。 ?カナダは日本に、必要な政府の許認可の取得に要求される試験や基準を明らかにする機関を設立するよう強く要請致します。		建築基準法の改定や追加の草案作成のための30日のパブリックコメント期間が追加されたことは歓迎すべき変更ですが、このコメントを述べるためにこうした技術文書の複雑な特性を完全に理解するには、十分な時間的余裕がありません。他国と異なり日本には、製品の日本での使用に必要な認可取得に際しサプライヤーが取るべきステップに関する情報を提供できる中心的機関がなく、しかもこれらのステップを明確化するのには困難です。カナダでは、利害関係者が一連の建築法規や製品規格委員会に参加し、公開された場での討論により意見の一致に達する機会を与えるのが慣行となっています。 カナダは日本に左記の事柄を強く要請致します。		国土交通省	
z1200042	建築関連法規の性能規定化の推進、及び国際的整合化の推進	5074	5074018	カナダ	11	建築関連法規の性能規定化の推進、及び国際的整合化の推進		?引き続き国際規格および慣行を適用し、この方向で告示を改定する。 ?規格、試験方法や手続きに関する告示の「同等性」条項により、日本の性能基準を満たしていると判断された製品の認可が効率的に行われるようにする。これは主に防火試験方法およびJAS規格の樹種の同等性に適用される。 ?同等性条項は、第三者認証を受け入れる基礎として、ISO/IECガイド65アクレディテーションを遵守するものです。すでにISOの認証を受けている外国機関の承認を検討する。 ?海外の試験およびアクレディテーション機関の相互承認を拡大する。 ?他の規制当局と整合性を持つ「曲げヤング係数」を公布する。		建築法規の性能規定化に向けた動きの中で日本は、国際的な試験方法と規格を、建築基準法に拠る規制の中に受け入れる方向に、部分的に移行しました。さらに、外国機関は、JISまたはJAS規格の基準に適合しない製品を試験し評価するアクレディテーションを受けることが認められました。これらの変更は歓迎すべきものであり、国際化に向けた重要な前進であります。外国製品が日本市場へ参入するのを妨げる幾つかの問題がまだ残っています。 アクレディテーション取得のための行政手続きの負担が重過ぎると考えられます。特に中立性の要件に関して、国際慣行(ISOガイド65)に相反しています。新しい制度は明確さを欠き、いくつかの要求事項は他国の制度に比べて柔軟性に欠けると思われます。いくつかの試験方法は日本特有のもので、また、試験方法を定める告示には同等性条項が記載されていますが、日本において製品の認可を受けるために、この同等性条項を活用し、国際的な試験方法で日本の性能基準を満たしていると判断された外国製品は、今だ非常に限られているか、または全くありません。つまり、日本の試験方法や規格と国際規格の整合性の問題をさらに明確にする必要があります。 カナダは日本に以下の事柄を検討するよう強く要請致します。		国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200043	VOC規制対象に係る基準の明確化、及び試験期間に対する中立性要件の緩和	建築基準法第77条の38、令第20条の5、等	シックハウス対策として、建築基準法において、ホルムアルデヒドを発生する建築材料は制限を受ける。 建築基準法においては、建築物に用いる建築材料等は、建築基準法に掲げる所要の性能基準に適合する必要があるが、性能が確認されている例示仕様のものか、その性能について個別に指定性能評価機関の性能評価を受け、これに基づき国土交通大臣の認定を受けたものでなくてはならない。この性能評価を行う機関となるためには、業務を行うことによって性能評価の業務の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないこと等の基準を満たす必要がある。				平成15年10月6日に名古屋で開催された第14回日米加建築専門委員会(BEC)において、室内環境規制、建築基準規格、防火基準とハイブリッド構造」といった議題の中で取り上げられたものであり、会議の中で別途議論が行われている。	5074	5074019	カナダ	11	VOC規制対象に係る基準の明確化、及び試験期間に対する中立性要件の緩和		どの建材がVOC規制を受けるのかについて、明瞭で包括的な情報をできるだけ早く提供する。 ? 海外の試験機関に対する中立性要件を緩和する。
z1200044	建築物の防火に係る規制の見直し、及び基準の明確化	建築基準法第62条、令第112条、令第107条等	法第62条等は、市街地の防火安全性の確保のため、地方公共団体が定めた地域において、建築物について一定の防火に関する規制をかけるものである。 令第112条は、建築物内における火災の延焼を防止するため、所要の防火性能を有する壁等により、一定の面積毎に区画しなければならないとしている。 耐火構造の性能基準としては、通常の火災による火熱が加えられた場合に、構造上支障のある変形、溶融、破壊その他の損傷を生じないものであること等が定められている。				平成15年10月6日に名古屋で開催された第14回日米加建築専門委員会(BEC)において、室内環境規制、建築基準規格、防火基準とハイブリッド構造」といった議題の中で取り上げられたものであり、会議の中で別途議論が行われている。	5074	5074020	カナダ	11	建築物の防火に係る規制の見直し、及び基準の明確化		木造建築物の大きさ、壁の開口部、敷地境界線セットバックに関する恣意的な仕様基準を建築基準法から除去する。 スプリンクラーシステムやその他の適切なシステムを含め、新しい防火および延焼防止の手法を検討する。 1時間加熱後3時間放置の耐火試験の根拠を正規の基準の中で明確にする。
z1200045	特殊建築物に係る規制の性能規定化の推進、及び国際整合化の推進	建築基準法第27条等	不特定多数が利用する建築物、火災の発生のおそれが高い建築物、周囲に及ぼす危険性の高い建築物等については、防火上特段の規制を講ずる必要があることから、建築物の用途、規模等に応じて、一定の性能基準を設けているものである。 この性能基準に適合する建築物であれば、耐火性能検証法等により安全が確認できれば木造建築物であっても建築することは可能である。				平成15年10月6日に名古屋で開催された第14回日米加建築専門委員会(BEC)において、室内環境規制、建築基準規格、防火基準とハイブリッド構造」といった議題の中で取り上げられたものであり、会議の中で別途議論が行われている。	5074	5074021	カナダ	11	特殊建築物に係る規制の性能規定化の推進、及び国際整合化の推進		特殊建築物に関する建築法規を性能規定に基づいて再検討する。 特殊建築物に関する国際的な建築法規の慣行を評価する。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200043	VOC規制対象に係る基準の明確化、及び試験期間に対する中立性要件の緩和	5074	5074019	カナダ	11	VOC規制対象に係る基準の明確化、及び試験期間に対する中立性要件の緩和		どの建材がVOC規制を受けるのかについて、明瞭で包括的な情報をできるだけ早く提供する。 海外の試験機関に対する中立性要件を緩和する。		シックハウス症候群の問題に対処するため、日本は建築基準法を改正し、揮発性有機化合物(VOC)特にホルムアルデヒドの発散を厳重に規制する措置を取りました。居室の内装の仕上に使用される複合材料は、許容範囲の発散レベルを保証するために試験を受けなければなりません。新しい規定は健康住宅の建築に向けた重要な段階ではありますが、建築基準法の改定の公表に伴う実施要綱は明瞭性を欠いています。ある特定の製品については、試験を受けなければならないのか、あるいは免除されるのかはまだ明瞭ではないものがあります。試験手続きについては、日本の中立性要件により、海外の試験機関が指定試験機関として承認されることが事実上不可能になっています。 カナダは日本に以下の事柄を検討するよう強く要請致します。		国土交通省	
z1200044	建築物の防火に係る規制の見直し、及び基準の明確化	5074	5074020	カナダ	11	建築物の防火に係る規制の見直し、及び基準の明確化		木造建築物の大きさ、壁の開口部、敷地境界線セットバックに関する恣意的な仕様基準を建築基準法から除去する。 スプリンクラーシステムを含め、新しい防火および延焼防止の手法を検討する。 1時間加熱後3時間放置の耐火試験の根拠を正規の基準の中で明確にする。		カナダの日本市場参入の大きな障害の一つは、防火基準に関する日本の制度にあります。火災時に市民の安全を確保し、財産の損害を最小限にとどめるために、確実な防火安全措置を取ることの必要性は疑うべきではありません。しかし、日本で適用されている規制の多くは、政府の目標に反し、日本における住宅コストを大きく増大させています。検討事項としては、防火壁やスプリンクラーの取り付けなどの建築関連問題があります。さらに広い観点から見ると、北米およびヨーロッパの統計によれば、家具やソファ、内装仕上げ材、装飾品等の可燃性を制限すれば、厳しい建築規制を設けずとも、防火の安全性を大きく向上させることができます。カナダは、日本政府と防火関連の担当機関に、以下の問題を検討するよう要請致します。 現在の基準は木造建築物の大きさ、および壁の開口部、敷地境界線セットバックに恣意的な制約を課しています。例えば、木造3階建て建築物の最大床面積は、郊外地域においては3000平方メートルであるのに対し、準防火地域では最大1500平方メートルに限定されており、この規定は市場アクセスを著しく制限しています。さらに、現在の仕様規定では防火安全対策として、スプリンクラーやその他の設計手法による解決策を認めていません。幾つかの耐火試験、特に1時間加熱後3時間の放置測定は、その根拠が十分に定義づけられていません。カナダは、日本の建築物が、日本固有のあるいは特定の状況に対応することが必要であることは承知していますが、これらの制約は健全な科学的根拠に基づいていません。 カナダは日本に左記の事柄を検討するよう強く要請致します。		国土交通省	
z1200045	特殊建築物に係る規制の性能規定化の推進、及び国際整合化の推進	5074	5074021	カナダ	11	特殊建築物に係る規制の性能規定化の推進、及び国際整合化の推進		特殊建築物に関する建築法規を性能規定に基づいて再検討する。 特殊建築物に関する国際的な建築法規の慣行を評価する。		ある特定の建物は、耐火または準耐火建築物に限定されています。例えば、木造のホテルは2階以下とし、総面積は500平方メートル、2階の床面積は300平方メートルに限定されています。木造の準耐火構造のホテルでも2階建てまでとし、1500平方メートルを超えることはできません。こうした制約は科学に基づくものでもなく、また新しい技術を反映するものでもありません。それと対照的に、北米の建築法規は4階建て(タイプV-1時間耐火)面積144,000平方フィートまでのホテルを認可しています。日本は性能に基づく手法と国際的な慣行を取り入れ、特殊建築物のシステムを再検討する必要があります。 カナダは日本に左記の事柄を強く要請致します。		国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200046	外国の環境サービス提供企業の参入を促進するための措置の実施	海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律第39条の3、同法施行規則第33条の2及び第37条の3の2	船舶所有者、油保管施設の設置者等が備え付けておかなければならない排出油防除資材(油処理剤、油吸着材等)について、防除性能等を考慮し、それぞれに規定を設けており、型式承認は、当該資材がそれぞれの規定に適合するものであり、かつ、型式承認を受けようとする者が当該資材を製造する能力を有するかどうかを判定することによって行われている。	c		海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律では、一定の定められた船舶若しくは油保管施設又は係留施設に、油が排出された場合において油の防除のための措置を迅速・的確に講ずることができるよう、必要な排出油防除資材とその数量を定めて備え置かせているものである。 しかしながら、水苔を原料としてバラのまま使用し、水苔から作る油吸収剤については、自然の浄化作用を促進するものではなく、単に油を吸収するものであり、使用後に回収しないことを前提としていることから、迅速・的確な防除措置を行うための防除資材としては適当ではない。		5074	5074024	カナダ	11	外国の環境サービス提供企業の参入を促進するための措置の実施		フロンガスシリンダーに関する経済産業省の検査手続きを変更する。フロンガスの輸出業者は、経費と時間のかかる通関手続きに直面している。 水苔から作る油吸収剤に関する国土交通省の型式認定過程を変更する。現段階では、「ゼロ」タイプと「マット」タイプの油吸収剤に限って認められており、「リース」タイプの油吸収剤は認められていません。
z1200047	建設リサイクル法の対象となる工事基準の見直し	建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律第9条 建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律施行令第2条第1項	特定建設資材を用いた建築物等に係る解体工事又はその施工に特定建設資材を使用する新築工事等であって、一定規模以上の建設工事は対象建設工事という。対象建設工事の受注者及び自主施工者は正当な理由がある場合を除き分別解体しなければならない。(建設リサイクル法第9条、施行令第2条) 現行の対象建設工事の規模の基準は、床面積又は請負代金額としている。 建築物以外のものに係る解体工事又は新築工事等については、その請負代金の額が5百万円以上である場合は建設リサイクル法に基づく対象建設工事としているところである。(建設リサイクル法第9条、施行令第2条)	c		対象建設工事であるかどうかは、工事着手前において判断する必要があるが、特定建設資材廃棄物の発生量を基準に規模の基準を決定した場合、新築工事等においては、当初は廃棄物発生見込み量がゼロであっても、実際には端材が廃棄物として発生することなどが考えられ、また、解体工事においても事前の調査等により、ある程度の廃棄物発生見込み量は把握できるものの、工事着手前に正確な特定建設資材廃棄物の発生量を把握することは困難である。したがって、工事金額と廃棄物の発生量について一定の相関が認められたことから、請負金額により規模の基準を決定したものである。なお、工事金額と廃棄物の発生量の関係については、様々な種類の建築物以外のものに係る工事のデータを調査しており、実態を踏まえていないとは考えていない。		5021	5021128	社団法人日本経済団体連合会	11	建設リサイクル法の対象となる工事基準の見直し		建設リサイクル法の対象となる「建築物以外の建設工事」に係る基準について、請負金額で一律に判断すべきではなく、工事の種類によっては特定建設資材廃棄物の想定発生量を基準とするなど、建設工事の種類ごとの実態に応じて判断するようにすべきである。
z1200048	DV被害者における公営住宅の年齢要件の緩和	公営住宅法第23条第1号 公営住宅法施行令第6条第1項	公営住宅法第23条第1項の規定により、原則として同居親族を有することが公営住宅の入居者資格のひとつとされている。 例外的に公営住宅に単身で入居することができる者は、公営住宅法施行令第6条第1項第1号から第7号に限定列挙されている。	c		-公営住宅は住宅に困窮する低額所得者に低廉な家賃で賃貸することにより居住の安定を図ることを目的とし、住宅市場においてファミリー向け賃貸住宅の供給が不足していることから、同居親族を有することが入居者資格のひとつとされており、高齢者、身体障害者、生活保護受給者等の特に住宅困窮度が高い者についてのみ例外的に単身での入居者資格が認められている。 ・H13末現在における公営住宅の応募倍率は全国平均で約7倍(大都市部においては約22倍)、空室率は約3.0%(政策的な空室は除く)となっており、その需要は非常に高く入居を希望しても容易には入居できないという状況にあるため、新たに単身での入居者資格を認めることは困難である。 ・なお、入居者資格を有さないDV被害者の支援については、特区第2次提案への全国的対応として、本来の入居対象者の入居を阻害せず、公営住宅の適正かつ合理的な管理に支障のない場合で、入居者資格を有さないDV被害者が緊急避難場所として一時的に公営住宅を使用する必要があると認められるときには、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条の承認を得て公営住宅を目的外使用することが可能であること等をH16年度中に地方公共団体に通知する予定である。		5012	5012003	千葉県野田市	11	DV被害者における公営住宅の年齢要件の緩和		公営住宅の入居資格は、単身者においては、50歳以上等が入居条件となっているが、DV被害者が公営住宅に入居を希望するときは、50歳未満の単身者であっても、入居の資格を与える。
z1200049	地方住宅供給会社の組織形態に係る規制の緩和	地方住宅供給公司法第36条	地方住宅供給会社の解散事由は「破産」「違法行為による認可の取消」となっている。	b		地域の住宅事情の改善や行政改革の必要性から、その廃止を含めた地方住宅供給会社の組織の在り方についての検討がなされていることは承知している。 国としても、会社の業務・組織の在り方全般についての見直しを進めて行く上で、会社の自主的な解散規定の整備について検討していくこととしている。		5119	5119019	長野県	11	地方住宅供給会社の組織形態に係る全国的な規制緩和		地方住宅供給公司法第36条に規定する解散要件に、自主解散を加えるよう法改正を要望する。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200046	外国の環境サービス提供企業の参入を促進するための措置の実施	5074	5074024	カナダ	11	外国の環境サービス提供企業の参入を促進するための措置の実施		<p>フロンガスシリンダーに関する経済産業省の検査手続きを変更する。フロンガスの輸出業者は、経費と時間のかかる通関手続きに直面している。</p> <p>水苔から作る油吸収剤に関する国土交通省の型式認定過程を変更する。現段階では、「ヒロウ」タイプと「マツ」タイプの油吸収剤に限って認められており、「リーズ」タイプの油吸収剤は認められていません。</p>		<p>「土壌浄化法」の制定など、環境サービス部門において過去2年間にわたり、著しい進捗があった事実をカナダは認識しています。しかし、需要の増大に見合った高品質の環境サービスの提供者が十分確保できるように、外国の環境サービス提供企業の参入を推進するための措置を取る必要があると確信しています。</p> <p>カナダは日本に左記の事柄を強く要請致します。</p>		経済産業省 国土交通省	
z1200047	建設リサイクル法の対象となる工事基準の見直し	5021	5021128	社団法人日本経済団体連合会	11	建設リサイクル法の対象となる工事基準の見直し		<p>建設リサイクル法の対象となる「建築物以外の建設工事」に係る基準について、請負金額で一律に判断すべきではなく、工事の種類によっては特定建設資材廃棄物の想定発生量を基準とするなど、建設工事の種類ごとの実態に応じて判断するようにすべきである。</p>		<p>建築物以外の建設工事について、一律に「請負金額」で判断すると、特定建設資材廃棄物がほとんど発生しない、あるいは全く発生しない場合でも、建設リサイクル法に基づく届出等の義務が課される。例えば、鉄道事業者は、安全安定輸送を担うため、構造物や設備の維持等の工事を経常的に行う一方で、建設リサイクル法施行以前より、社会的責務から建設資材廃棄物についても、適正処理を進めているところである。</p> <p>「建築物」については、「床面積」を基準に判断することとされているが、これは、「想定発生量が30～40トン以上で、目標とするリサイクル率を補足できることから、想定発生量から逆算して床面積基準を定めたもの」とされている。</p> <p>国土交通省の「2002年度要望の対応状況」では、「工事金額と廃棄物の発生量については一定の相関があることが認められている」とあるが、「建築物以外」といっても様々な種類があり、一律に請負金額で判断するのは必ずしも実情を踏まえていないと考えられる。</p>	建設リサイクル法 第9条 建設リサイクル法施行令 第2条	国土交通省	<p>「建設リサイクル法」により、特定建設資材(コンクリート、木材等)を用いた建築物等の解体工事又は特定建設資材を使用する新築工事等のうち、一定規模以上の建設工事については、対象建設工事の受注者及び自主施工者は、正当な理由がある場合を除き、分別解体しなければならない。この法律の対象となることによって、都道府県知事への届出、契約図書への記載等が求められる。</p> <p>建設リサイクル法が対象となる建設工事の規模に係る基準について、「建築物」は「床面積基準」を採用しているのに対して、「建築物以外の建設工事」は「請負代金基準」(請負代金500万円以上)を採用している。</p>
z1200048	DV被害者における公営住宅の年齢要件の緩和	5012	5012003	千葉県野田市	11	DV被害者における公営住宅の年齢要件の緩和		<p>公営住宅の入居資格は、単身者においては、50歳以上等が入居条件となっているが、DV被害者が公営住宅に入居を希望するときは、50歳未満の単身者であっても、入居の資格を与える。</p>		<p>DV被害の女性にとって、一時避難シェルターで安全を確保した後、自立するに当たって生活するための居住の場の確保は極めて困難な状況の中、50歳未満の単身被害者についても、自立支援の一つの手段として選択肢を広げたい。</p>	公営住宅法第23条 (同法施行令第6条)	国土交通省	
z1200049	地方住宅供給公社の組織形態に係る規制の緩和	5119	5119019	長野県	11	地方住宅供給公社の組織形態に係る全国的な規制緩和		<p>地方住宅供給公社法第36条に規定する解散要件に、自主解散を加えるよう法改正を要望する。</p>	<p>設立団体の自律的判断に基づく自主解散が可能となる。</p>	<p>長野県では外郭団体の見直しを行っており、住宅供給公社については廃止の方向性で検討すべきとの議論が行われているが、現行の公社法においては解散事由が限定されており、当該見直しの支障となることが懸念されるため。</p>	地方住宅供給公社法第36条 地方公社は、次の事由によって解散する。 一 破産 二 第9条の規定による認可の取消し	国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200050	地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金運用に係る規制の見直し	地方道路公社法第31条 地方住宅供給公社法第34条	地方道路公社における余裕金の運用先については、地方道路公社法第三十一条により、一 国債又は地方債の取得 二 銀行への預金又は郵便貯金 に限定されている。 地方住宅供給公社は業務上の余裕金を国債、地方債、銀行への預金、郵便貯金以外に運用してはならないこととされている。	b		地方道路公社の余裕金の運用先の拡大については、各公社の意見等を聞いた上で、平成16年度中を目途に実施の可否について検討する。 地方住宅供給公社については、その業務・組織の在り方の見直しが全国的に行われているところ。国においても、公社の業務運営の見直しを行っているところであり、余裕金の運用方法についても、公社の財務状況等を踏まえながら拡充の必要性について検討することとしたい。		5001	5001022	社団法人全国信用組合中央協会	11	地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金運用について		地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金について取扱いを可能とすること
z1200050	地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金運用に係る規制の見直し	地方道路公社法第31条 地方住宅供給公社法第34条	地方道路公社における余裕金の運用先については、地方道路公社法第三十一条により、一 国債又は地方債の取得 二 銀行への預金又は郵便貯金 に限定されている。 地方住宅供給公社は業務上の余裕金を国債、地方債、銀行への預金、郵便貯金以外に運用してはならないこととされている。	b		地方道路公社の余裕金の運用先の拡大については、各公社の意見等を聞いた上で、平成16年度中を目途に実施の可否について検討する。 地方住宅供給公社については、その業務・組織の在り方の見直しが全国的に行われているところ。国においても、公社の業務運営の見直しを行っているところであり、余裕金の運用方法についても、公社の財務状況等を踏まえながら拡充の必要性について検討することとしたい。		5081	5081002	全国農業協同組合中央会、農林中央金庫	11	地方道路公社等の資金運用先範囲の拡大		地方道路公社 地方住宅供給公社の2地方公社の資金運用先として農協及び信連を追加すること。
z1200051	国土交通省所管国庫補助事業にかかる補助事務費の使途に関する規制の緩和	平成7年11月20日付け建設省住総発第172号 住宅局長通知(最終改正 平成12年6月29日) 住宅局所管補助事業の附帯事務費等の使途基準について」	附帯事務費の構成比に関し、給料、職員手当及び共済費(ただし、報酬、賞金に係る社会保険料金を除く。)の合計額は原則として附帯事務費総額の30%以内とする旨、規定。また、現場監理委託料については、事業費ではなく、事務費扱いとしている。	d		附帯事務費の使途基準等については、補助金の交付決定の適正化を図ることを目的として、住宅局所管補助事業の附帯事務費中における人件費の構成率を30%以下と規定しているところであるが、当該規定は原則であり、経費実態が30%を超過する場合は、個別協議に応じる。 また、事業主体の職員による現場監理を行う場合は事務費扱いが相当であり、当該扱いとの整合性を鑑みた場合、現場監理委託料も事務費扱いが適切と考える。		5122	5122001	兵庫県尼崎市	11	国土交通省所管国庫補助事業にかかる補助事務費の使途の規制緩和		国庫補助事業における補助事務費について、人件費率等が設定され、使途基準が細かく規制されている。 人件費率等の設定を撤廃する。 若しくは、少なくとも省内他局と比して人件費率が著しく低く設定されている住宅局所管事業の使途基準(人件費率は原則として30%以内)について、省内他局所管事業と同レベルまで引き上げ、事業主体の経費実態に合わせた精算を可能とするよう規制緩和する。 【参考】 例えば、都市・地域整備局所管事業においては「人件費率64%以内(特に必要がある場合は72%まで引上げ可)」とされている。 また、住宅局所管事業においては工事施工にかかる現場監理委託料は事務費扱いとされているが、内容的には事業費の性質を有すると考えることから、例えば都市・地域整備局所管事業と同様に事業費扱いとする。
z1200052	土地開発公社が所有する長期保有土地における住宅地以外の民間処分の容認	「公有地の拡大の推進に関する法律」第九条 「公有地の拡大の推進に関する法律施行令」第五条 「公有地の拡大の推進に関する法律の施行について(土地開発公社関係)」4(9) 「公有地の拡大の推進に関する法律の施行について(土地の先買い制度関係)」4(1)	公有地の拡大の推進に関する法律(公拡法)第9条の規定により、公拡法第6条の土地の買取り協議手続により先買いされた土地は、都市施設に関する事業や収用適格事業及びこれらに準ずる事業(公的主体が行う住宅用地の譲渡に関する事業等)又はこれらの事業に係る代替地の用に供されなければならない。	c		公有地の拡大の推進に関する法律(公拡法)では、都市計画法第4条第5項に規定する都市施設に関する事業及び土地収用法第3条各号に掲げる施設に関する事業並びにこれらに準ずる事業(公的主体が行う住宅用地の譲渡に関する事業等)という公共性のある事業の用に供される土地を計画的に取得するため、民間の土地取引に優先して土地を買取ることができる制度(先買い制度)を定めている。また、税制度上、先買い制度により取得された土地の譲渡所得に対し1,500万円の特別控除が認められているところである。 要望に係る土地開発公社が保有している土地の「住宅の用に供する宅地の譲渡に関する事業」以外への処分については、先買い制度の趣旨を逸脱するものであり認められない。		5138	5138001	神奈川県相模原市	11	長期保有土地における住宅地以外の民間処分		土地開発公社が長期保有している土地(主として代替地)の「住宅の用に供する宅地の譲渡に関する事業」以外への処分について可能となるように規制の特例をお願いしたい。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200050	地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金運用に係る規制の見直し	5001	5001022	社団法人全国信用組合中央協会	11	地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金運用について		地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金について取扱いを可能とすること		地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金の運用範囲に信用組合が含まれていない。	地方道路公社法第31条、地方住宅供給公社法第34条(建設大臣の指定)	国土交通省	
z1200050	地方道路公社及び地方住宅供給公社等の余裕金運用に係る規制の見直し	5081	5081002	全国農業協同組合中央会、農林中央金庫	11	地方道路公社等の資金運用先範囲の拡大		地方道路公社 地方住宅供給公社の2地方公社の資金運用先として農協及び信連を追加すること	それぞれの根拠法において、余裕金の運用方法が、国債又は地方債の取得及び銀行への預金又は郵便貯金に限定され、農協・信連で預け入れができない。	組合の貸出適格先であり、かつ残高を有しているにもかかわらず、貯金の預かりができないことにより、債権保全上問題があることに加え、貸出元利金の実行・償還事務が煩雑となり極めて非効率的な処理となっており、実務上の支障が大きい。	地方道路公社法第31条第2号、地方住宅供給公社法第34条第2項	国土交通省	
z1200051	国土交通省所管国庫補助事業にかかる補助事務費の使途に関する規制の緩和	5122	5122001	兵庫県尼崎市	11	国土交通省所管国庫補助事業にかかる補助事務費の使途の規制緩和		国庫補助事業における補助事務費について、人件費率等が設定され、使途基準が細かく規制されている。 人件費率等の設定を撤廃する。 若しくは、少なくとも省内他局と比して人件費率が著しく低く設定されている住宅局所管事業の使途基準(人件費率は原則として30%以内)について、省内他局所管事業と同レベルまで引き上げ、事業主体の経費実態に合わせた精算を可能とするよう規制緩和する。 【参考】 例えば、都市・地域整備局所管事業においては「人件費率64%以内(特に必要がある場合は72%まで引上げ可)」とされている。 また、住宅局所管事業においては工事施工にかかる現場監理委託料は事務費扱いとされているが、内容的には事業費的性質を有すると考えることから、例えば都市・地域整備局所管事業と同様に事業費扱いとする。	国庫補助金の使途にかかる問題であり、事業施行上特に問題があるということではない。	・補助事務費率の範囲内であり、かつ、当該補助事業にかかる適正な執行であれば、使途については事業主体の裁量で執行しても差し支えないものとする。 ・事業執行において、事務費のうち人件費が最も多くなっている。 ・事業執行において、人件費を要する事務量に大差が感じられない中、一部、住宅局については、人件費率が低く設定されている。(事務費の使途が国土交通省内の局間において取扱いが異なっている。) ・補助事務費率の上限は決まっている。その率を上げて新たな国庫負担を求めるといったのではなく、単にその使途について柔軟な取扱いを求めるものである。 ・事業主体の使途実態に合わせた事務費精算が可能となる。 なお、現場監理委託に関しては、事業費扱いとした場合、国庫負担の増に繋がる可能性があるため、この項目にかかる改善に固執はしないが、少なくとも省内局間での取扱いが異なっていることにかかる考え方についてご教示願いたい。	H7.11.20 建設省住総発第172号 住宅局長通知(最終改正 H11.4.1) 「住宅局所管補助事業の附帯事務費等の使途基準について」 H13.6.27 国都総第2000号 都市・地域整備局長通知 「都市・地域整備局所管国庫補助金交付申請等要領」	国土交通省	要望事項の概要(A4用紙1枚) H7.11.20 建設省住総発第172号 住宅局長通知(最終改正 H12.6.29) 「住宅局所管補助事業の附帯事務費等の使途基準について」 H13.6.27 国都総第2000号 都市・地域整備局長通知 「都市・地域整備局所管国庫補助金交付申請等要領」
z1200052	土地開発公社が所有する長期保有土地における住宅地以外の民間処分の容認	5138	5138001	神奈川県相模原市	11	長期保有土地における住宅地以外の民間処分		土地開発公社が長期保有している土地(主として代替地)の住宅の用に供する宅地の譲渡に関する事業以外への処分について可能となるよう規制の特例をお願いしたい。	土地開発公社が先買い制度により取得した土地の民間処分については、現在「住宅の用に供する宅地の譲渡に関する事業」以外、他の目的に処分できない状況にある。土地開発公社が長期保有している土地(主として代替地)の多くが、先買い制度で取得したもので、時間的経過による事情変更等により、当初の目的に使用する必要がなくなっているものや処分した土地の残地処分も困難になっている。	建設省経整発第26号(平成12年4月21日建設省経済局長、自治大臣官房総務審議官通知)4(9)	国土交通省		

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200053	電気通信事業者における監理技術者要件の拡大	建設業法第十五条第二号、第二十六条第2項、第二十七条第一項、建設業法施行令第五条の三、第二十七条の三第1項、建設業法第十五条第二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6月6日建設省告示第1317号)	電気通信工事における監理技術者資格は、技術士試験のうち技術部門を電気・電子部門又は総合技術監理部門(選択科目を電子・電気部門にかかるとするものに限る。)とするものに合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導監督の実務経験を有する場合となっている。	c		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。		5021	5021084	社団法人日本経済団体連合会	11	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・設置する。
z1200054	建築業許可要件の緩和	建設業法第7条第1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等のうち1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1人が、次のいずれかに該当することが必要である旨規定 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	a		建設業法第7条第1項第1号イに掲げる者(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)と同等以上の能力を有するものとしての認定に当たって、いわゆる「執行役員」等についての弾力的な取扱いを図る観点から、審査の取扱い方針について検討を行っているところ。 一方、本要件を「常勤」の役員に限定しているのは、日常の業務を具体的に執行している役員がこの要件を満たす者でなければ建設業の適正な経営が担保できないという趣旨からであり、連結親会社の役員であっても、当該会社について「常勤」でなければ、必ずしも当該会社の日常の経営業務を執行しつづけるものではなく、また連結親会社が当該会社について直接に責任を負うものでもないことから許可については、個別に判断することとしているところである。この趣旨に照らせば非常勤役員を認めることは適当ではない。		5021	5021081	社団法人日本経済団体連合会	11	建築業許可要件の緩和		「常勤役員が、許可を受けようとする建設業の管理責任者を5年以上経験していなければならない」という建設業許可要件を緩和し、例えば満2年以上とするなど、経営業務の管理責任者としての経験期間を短縮すべきである。あるいは、同要件の「常勤する役員」について、一定の条件のもとで「執行役員」も明示的に認める、連結子会社であれば「非常勤役員」も認めるなど弾力的な取扱いをすべきである。なお、本件に関しては、政府も「規制改革集中受付月間への対応方針」において「執行役員」についての弾力的な取扱いを図る観点から審査の取扱い方針を策定するとしており評価するが、改めて早急に取扱い方針を定めるよう求めたい。
z1200055	付置義務住宅制度・開発協力金負担等の見直し		地方公共団体は、独自に指導要綱等を策定し、宅地開発や建築物の建築に際して民間事業者等に指導要綱等に定められた内容に適合するものとなるよう行政指導を行っている。	d		地方公共団体における指導要綱等に基づく行政指導については、各地方公共団体が目指すまちづくりの方向に沿って民間事業者を誘導するため、独自の判断で行っているものと認識している。 国土交通省としては、全国の宅地開発等指導要綱の実態調査の結果(当省HPに掲載)を踏まえ、宅地開発等指導要綱の適正な見直しについて(平成15年3月4日付)において、指導要綱及びこれに基づく行政指導の適正な見直しを行うよう地方公共団体に要請した。		5021	5021085	社団法人日本経済団体連合会	11	付置義務住宅制度・開発協力金負担等の見直し		都心の区単位で行われている、大規模建築物への住宅付置義務・開発協力金制度を廃止すべきであり、国においても、各地方自治体に対する指導の徹底を図るべきである。なお、「改革工程表」において、国土交通省が指導要綱の実態把握の調査結果を公表し、指導要綱行政について、法令の趣旨に照らし適正なものとなるよう地方公共団体に見直しを要請する旨明らかにした点は評価でき、今後、本要望の趣旨が着実に実現されるよう、措置を徹底すべきである。
z1200056	(上記の続き) 付置義務住宅制度・開発協力金負担等の見直し							5021	5021085	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 付置義務住宅制度・開発協力金負担等の見直し		

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200053	電気通信事業者における監理技術者要件の拡大	5021	5021084	社団法人日本経済団体連合会	11	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、一部の事業に課せられた特別な規制となっている。電気通信工事業者にとって高度かつ専門的な電気、電力業の知識を必要とする資格を取得することは大変困難である。よって、電気通信工事に必要な資格者が不足し、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)。	建設業法第15条の二、第26条第2項、第27条の一、建設業法施行令第27条の3昭和63年6月6日建設省告示第1317号	国土交通省	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たる者のいずれかに該当することとされているが、電気通信工事業者にはイにおける技術検定が単独では設置されておらず、代替として電気通信以外の内容も含む「電気・電子部門」の資格を取得することとされている。 (注)電気通信工事の発注者から直接請け負い、その請負金額が450万円以上である工事にし2年以上指導監督的な実務の経験を有する者とする。
z1200054	建築業許可要件の緩和	5021	5021081	社団法人日本経済団体連合会	11	建築業許可要件の緩和		「常勤役員が、許可を受けようとする建設業の管理責任者を5年以上経験していなければならない」という建設業許可要件を緩和し、例えば満2年以上とするなど、経営業務の管理責任者としての経験期間を短縮すべきである。あるいは、同要件の「常勤する役員」について、一定の条件のもとで「執行役員」も明示的に認める、連結子会社であれば「非常勤役員」も認めるなど弾力的な取扱いをすべきである。なお、本件に関しては、政府も「規制改革集中受付月間への対応方針」において「執行役員」についての弾力的な取扱いを図る観点から審査の取扱い方針を策定するとしており評価するが、改めて早急に取扱い方針を定めるよう求めたい。		確かに建設業は、工事内容に応じ、資金調達、資材購入、技術者の配置等独特な経営ノウハウが必要であるため、経験を積んだ経営管理者が求められる。しかしながら、一定規模以上の企業については、上記業務につきそれぞれ組織的な対応を行っており、また、近年、効率的な企業運営のため、分社化し、連結グループ内において人材活用を図っている企業が多いことから、役員の経験期間という、形式的な要件を設定することの意義は見出せない(仮に経験期間に関する要件が必要だとしても、企業の役員は通常2年で改選されるので、2年以上の経験がある役員は仕事ぶりが評価されて再任されている、すなわち十分な経験と実績があるとみなせる)。また、経営業務の管理責任者の対象に「執行役員」が明示的に含まれていないことは、近年、執行役員制を導入している企業が増加している現状を鑑みれば、企業経営の実態に法制度が対応していないことを示している。	建設業法第7条1号	国土交通省	建設業を営もうとする者は、国土交通大臣又は都道府県知事の許可が必要であるが、法人が許可を受けようとする場合、「その役員(業務を執行する社員、取締役又はこれらに準ずる者)のうち常勤であるものの一人は、許可を受けようとする建設業について、5年以上経営業務の管理責任者としての経験を有していなければならない。現状では、上記に掲げる常勤の役員は、「取締役」であることが求められ、「執行役員」等は明示的に認められていない。
z1200055	付置義務住宅制度 開発協力金負担等の見直し	5021	5021085	社団法人日本経済団体連合会	11	付置義務住宅制度 開発協力金負担等の見直し		都心の区単位で行われている、大規模建築物への住宅付置義務 開発協力金制度を廃止すべきであり、国においても、各地方自治体に対する指導の徹底を図るべきである。なお、改革工程表において、国土交通省が指導要綱の実態把握の調査結果を公表し、指導要綱行政について、法令の趣旨に照らし適正なものとなるよう地方公共団体に見直しを要請する旨明らかにした点は評価でき、今後、本要望の趣旨が着実に実現されるよう 措置を徹底すべきである。		地価下落により、都心部においても集合住宅の供給が活発化し、人口の都心回帰が見られるようになった今日、都心人口の空洞化を防止するといった、付置義務住宅制度の本来の意義は薄れている。他方で、最近、都心地区への居住人口の急増によりインフラ整備が追いつかないとの理由で、開発負担金を求めるケースが目立つ。そもそも、同一建築物内に、住宅と非住宅が混在することは、施設配置上非効率で、建設コストも嵩む。また、住宅付置の代替として拠出された開発協力金も、同一区内に住宅適地がない等の理由により、有効に活用されていないのが現状である。	千代田区住宅付置制度要綱 千代田区開発協力金制度要綱 中央区市街地開発事業指導要綱 港区開発事業に係る定住促進指導要綱 文京区宅地開発並びに中高層建築物等の建設に関する指導要綱 台東区大規模建築物指導要綱 新宿区定住化の推進に関する指導要綱 品川区大規模建築物の住宅付置に関する指導要綱 江東区中高層建築物の建設に関する開発指導要綱	国土交通省	東京都千代田区、中央区、港区、江東区等の指導要綱により、大規模建築物を建築する際には、土地面積 建築物の規模に応じて、一定割合の住宅付置または開発協力金拠出が必要である。
z1200056	(上記の続き) 付置義務住宅制度 開発協力金負担等の見直し	5021	5021085	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 付置義務住宅制度 開発協力金負担等の見直し				(上記の続き) 都心部における住宅供給の促進は、総合設計制度(市街地住宅総合設計、都心居住型等)の活用 推進により、付置義務住宅制度以上の効果が期待できる。都心居住の推進の観点からは、区毎ではなく都心区一体となった住宅政策を講じるべきである。本要望の実現により、都心部において事業性の高い効率的な建築物の計画が可能となり、不動産の有効活用、不動産の流動化も促進される。		国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200057	不動産特定共同事業契約成立前の書面交付時の説明手段の簡素化	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契約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法の契約成立前における契約内容説明義務に関して、その具体的態様については、消費者保護やトラブル防止の観点から、個別の質問応答対応を確保しつつ、ビデオ、DVD等の電子機器の活用を可能とするよう、平成15年度中に所要の通知を発する予定である。 なお、書面の交付のみで説明を行ったものとみなすことについては、消費者保護やトラブル防止の観点から困難である。		5021	5021093	社団法人日本経済団体連合会	11	不動産特定共同事業契約成立前の書面交付時の説明手段の簡素化【新規】		不動産特定共同事業契約の成立前の書面の交付時の説明については、説明書面を開示し必要に応じて質問を受け付けることでもって「説明」とみなすなど、説明手段の簡素化・明確化を図るべきである。なお本件については政府も「規制改革集中受付月間への対応方針」においてビデオ・DVD等の電子機器の活用を可能とする方向で検討中としているが、これらが説明手段の簡素化に資するよう措置すべきである。
z1200057	不動産特定共同事業契約成立前の書面交付時の説明手段の簡素化	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契約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法の契約成立前における契約内容説明義務に関して、その具体的態様については、消費者保護やトラブル防止の観点から、個別の質問応答対応を確保しつつ、ビデオ、DVD等の電子機器の活用を可能とするよう、平成15年度中に所要の通知を発する予定である。 なお、書面の交付のみで説明を行ったものとみなすことについては、消費者保護やトラブル防止の観点から困難である。		5032	5032001	社団法人不動産証券化協会	11	不動産特定共同事業契約成立前の書面交付時の説明手段の簡素化		不動産特定共同事業契約の成立前の書面交付時の説明については、説明書面を開示し必要に応じて質問を受け付けることでもって「説明」とみなすなど、説明手段の簡素化・明確化を図るべきである。なお本件については政府において、ビデオ・DVD等の電子機器の活用を可能とする方向で検討中とのことであるが、これらが説明手段の簡素化に資するよう措置すべきである。
z1200058	宅建業法における取引一任代理の最低資本金および純資産額基準の緩和	宅地建物取引業法第50条の2第1項 宅地建物取引業法施行規則第19条の2の2第1号	取引一任代理の認可を受ける要件として、最低資本金額及び純資産額を1億円としている。	b		宅地建物取引業法施行規則第19条の2の2第1号の最低資本金額(1億円)の引下げについては、宅地建物に係る消費者保護等の観点も含め、幅広く調査・検討を行う。		5021	5021094	社団法人日本経済団体連合会	11	宅建業法における取引一任代理の最低資本金基準の緩和【新規】		宅地建物取引業法施行規則19条の2の2第1号の最低資本金額を現行の1億円から引き下げるよう認めるべきである。
z1200058	宅建業法における取引一任代理の最低資本金および純資産額基準の緩和	宅地建物取引業法第50条の2第1項 宅地建物取引業法施行規則第19条の2の2第1号	取引一任代理の認可を受ける要件として、最低資本金額及び純資産額を1億円としている。	b		宅地建物取引業法施行規則第19条の2の2第1号の最低資本金額(1億円)の引下げについては、宅地建物に係る消費者保護等の観点も含め、幅広く調査・検討を行う。		5032	5032007	社団法人不動産証券化協会	11	宅建業法における取引一任代理の最低資本金および純資産額基準の緩和		宅地建物取引業法施行規則19条の2の2第1号の最低資本金額および純資産額を現行の1億円から引き下げるよう認めるべきである。
z1200059	宅建業法上の仲介手数料の規制の緩和	宅地建物取引業法第46条第1項 昭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、交換又は貸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		不動産取引市場は国民各層が幅広く参加する市場である。現行制度はこれら市場参加者がその取引に際しては、資金力の多寡にかかわらず、一定の範囲内の報酬を支払うことで、媒介契約の締結、取引の相手方の探索、交渉等、当事者間の売買等の契約の成立に至らせるために必要な基本的サービスを受けられることとしているものであり、この考え方は現在でも妥当なものとする。 なお、取引当事者が通常の媒介業務に加え、土壌汚染調査や不動産コンサルティング等の業務を依頼した場合において、それらの業務については宅地建物取引業法の媒介報酬に係る規定にかかわらず報酬を請求することが当然可能である。		5021	5021101	社団法人日本経済団体連合会	11	宅建業法上の仲介手数料の規制緩和【新規】		仲介手数料の上限規制を緩和すべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200057	不動産特定共同事業契約成立前の書面交付時の説明手段の簡素化	5021	5021093	社団法人日本経済団体連合会	11	不動産特定共同事業契約成立前の書面交付時の説明手段の簡素化【新規】		不動産特定共同事業契約の成立前の書面の交付時の説明については、説明書面を開示し必要に応じて質問を受け付けることでもって「説明」とみなすなど、説明手段の簡素化・明確化を図るべきである。なお本件については政府も「規制改革集中受付月間への対応方針」においてビデオ・DVD等の電子機器の活用を可能とする方向で検討中としているが、これらが説明手段の簡素化に資するよう措置すべきである。		説明書面の開示のみで内容が理解できる場合が多く対面説明を煩わしいと感じている投資家が多い。そのため、遠隔地の投資家や投資家の属性等によっては対面説明ではなく別途説明書面の開示によって説明した方が、契約当事者双方にとってメリットがあると考えられる。不明な点があった場合は補足の説明をし、内容を確認できた旨の確認書を受け付けることで実質的かつ効率的に目的を達成できる。	不動産特定事業法24条	金融庁 国土交通省	不動産特定共同事業法24条は、契約前に契約内容および履行に関する事項について書面を交付して説明をしなければならないと定める。この説明については、説明手段が不明確であるため、遠隔地の顧客についても、説明手続の確実性のために対面説明を行っている。
z1200057	不動産特定共同事業契約成立前の書面交付時の説明手段の簡素化	5032	5032001	社団法人不動産証券化協会	11	不動産特定共同事業契約成立前の書面交付時の説明手段の簡素化		不動産特定共同事業契約の成立前の書面交付時の説明については、説明書面を開示し、必要に応じて質問を受け付けることでもって「説明」とみなすなど、説明手段の簡素化・明確化を図るべきである。なお本件については政府において、ビデオ・DVD等の電子機器の活用を可能とする方向で検討中とのことであるが、これらが説明手段の簡素化に資するよう措置すべきである。		規制の現状としては、事業法24条で、契約前の書面交付が義務付けられているが、この説明手段が不明確なため、遠隔地の顧客にも対面説明を行っている。実際は、説明書面の開示のみで理解できる場合が多く対面説明を煩わしいと感じている投資家も多い。そのため、遠隔地の投資家や投資家の属性等によっては対面説明ではなく別途説明書面の開示による説明の方が、契約当事者双方にとってメリットがあると考えられる。不明な点があった場合は補足説明をし、内容を確認できた旨の確認書を受け付けることで目的を達成できる。	不動産特定共同事業法第24条	金融庁 国土交通省	
z1200058	宅建業法における取引一任代理の最低資本金および純資産額基準の緩和	5021	5021094	社団法人日本経済団体連合会	11	宅建業法における取引一任代理の最低資本金基準の緩和【新規】		宅地建物取引業法施行規則19条2の2第1号の最低資本金額を現行の1億円から引き下げるよう認めるべきである。		そもそも、投資信託委託業者は投資家から預かった出資金を運用する立場である。このため、投資信託委託業者に運用できる組織体制があるか否かが問題であり、資本金が1億円以上である必要はない。むしろ、現状では、投資信託法上の事業を行う場合、最低でも1億円以上の事業コストがかかるリスクがあることになり、この点、最低資本金要件の緩和が望まれる。事業に対する参入障壁が緩和されることで事業組成者が増え、多彩な商品提供が見込まれる。投資家にとっては、投資商品の選択肢の拡大とサービスの向上効果が期待でき、併せて、不動産証券化市場の活性化に資することとなる。	宅建業法50条の2第1項 宅建業法施行規則19条の2の2第1号 投資信託及び投資法人に関する法律9条2項の8	国土交通省	宅地建物取引業者が、宅地・建物の売買、交換、貸借に係る判断を契約によって一任され、これらの取引の代理、媒介を行う取引一任代理等については、国土交通大臣の認可が必要であるが(宅建業法50条の2第1項)、宅地建物取引業法施行規則19条2の2第1号は、資本金が1億円以上の株式会社でなければ認められない旨定めている。また、投資信託及び投資法人に関する法律9条2項の8に基づき、投資信託委託業者を営むとする場合、取引一任代理業の認可を受けている必要がある。このため、投資信託委託業者を営む際も結果的に「資本金1億円以上」の規制に服することとなる。
z1200058	宅建業法における取引一任代理の最低資本金および純資産額基準の緩和	5032	5032007	社団法人不動産証券化協会	11	宅建業法における取引一任代理の最低資本金および純資産額基準の緩和		宅地建物取引業法施行規則19条2の2第1号の最低資本金額および純資産額を現行の1億円から引き下げるよう認めるべきである。		そもそも、投資信託委託業者は投資家から預かった出資金を運用する立場であり、運用できる組織体制の有無が問題である。よって資本金および純資産額が1億円以上である必要はない。むしろ現状では投資法上の事業を行う場合、最低でも1億円もの事業コストがかかってしまう。よって最低資本金および純資産額要件の緩和が望まれる。事業への参入障壁緩和により事業組成者の増加、また多彩な商品提供が見込まれ、投資家にとっては、投資商品の選択肢拡大とサービス向上効果が期待でき、併せて、不動産証券化市場の活性化に資することとなる。	宅建業法第50条の2第1項 宅建業法施行規則19条の2の2第1号 投資信託及び投資法人に関する法律第9条2項の8	国土交通省	
z1200059	宅建業法上の仲介手数料の規制の緩和	5021	5021101	社団法人日本経済団体連合会	11	宅建業法上の仲介手数料の規制緩和【新規】		仲介手数料の上限規制を緩和すべきである。		宅地建物取引に関する有益な情報を迅速に入手するためには、仲介会社に対するインセンティブを与える必要があるが、現状の規制では賃料1ヶ月分を上回る手数料を支払うことが出来ず、更なるインセンティブを与えることが出来ない。仲介業者としてもサービス内容にかかわらず仲介手数料が頭打ちになってしまうと、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と考えられる。	宅建業法46条 1項	国土交通省	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の額は、国土交通大臣の定めるところによる(宅建業法46条1項)とされており、例えば貸借の場合、その上限は賃料1ヶ月分である。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200060	宅地建物取引業法33条に基づく広告開始時期制限の緩和	宅地建物取引業法第33条、宅地建物取引業法施行令第2条の4	宅地建物取引業者が、未完成の宅地や建物について売買などの広告をしようとする場合には、取引物件である宅地や建物について行う造成工事や建築工事に関して必要な都市計画法第29条第1項又は第2項の許可、建築基準法第6条第1項の確認その他法令に基づく許可等の処分が政令で定められた後でなければ、広告を開始してはならない。	c		宅地の造成及び建物の建築に関する工事の完了前においては、取引の対象となる宅地建物が現に存在していないため、既に完成した物件と比較すると取引における不確定要素が大きい。購入予定者が、契約締結後に当初予定していた設計通りの物件を入手できないことになると不測の損害を被り、売主の債務不履行責任をめぐり紛争の原因となるため、宅地建物取引業法第36条においては未完成物件について建築確認等の法令に基づく許可等の処分を受けた後でなければ契約を締結してはならないとしている。さらに、広告により取引を誘引された時点から契約までの間についても、購入予定者は契約締結に向け資金調達等の準備を進めており、当初予定していた通りの物件を入手できなくなったときは、購入予定者には同様に不測の損害が生じる場合があり、紛争の原因となり得る。このため、同法第33条では、上記の処分を受けた後でなければ広告をしてはならないとしている。これらの規定は、未完成物件の取引における不確定要素を可能な限り抑制し、取引の安定化・円滑化を図る上で必要不可欠のものであるため、同法第33条の規定を緩和することはできない。 また、建築確認は取引の対象となる建築物が建築基準法関係規定に違反していないことを確認する制度であるが、具体的に審査すべき事項は極めて多岐にわたるため、全ての申請者が建築基準法関係規定に全て適合した計画をもって建築確認の申請を行うとは限らず、審査の過程で計画の変更が必要となるケースは依然として多い。このように将来建築を予定している物件の完成について不確定要素が残る段階において広告を行うことにより、上記のようなトラブルを招く可能性があるという点については、開発許可等他の法令に基づく許可等の処分と同様であると料考する。		5021	5021090	社団法人日本経済団体連合会	11	宅地建物取引業法33条に基づく広告開始時期制限の緩和【断規】		建物について、建築確認前でも広告を開始できるよう認めるべきである。
z1200061	不動産鑑定士試験の見直し	不動産の鑑定評価に関する法律第3条、第4条	不動産鑑定士試験には、第1次試験、第2次試験及び第3次試験があり、毎年1回、土地鑑定委員会が実施している。第2次試験に合格し、2年以上の実務経験を有する者が、不動産鑑定士補となる資格を有する。その後、不動産鑑定士補又は不動産鑑定士補となる資格を有する者で、国土交通大臣の認定する実務補習期間において1年以上の実務補習を受け、第3次試験に合格した者が、不動産鑑定士となる資格を得られるもの。	b		不動産鑑定士試験制度の見直しについての国土審議会土地政策分科会の建議を受け、不動産鑑定業界が新たなニーズに対応できるよう、有能な不動産鑑定士を将来にわたって確保していくため、資格取得に求められる知識・能力のレベルは維持しつつ、資格取得を目指す者の裾野を広げる観点から、受験者の負担を大幅に軽減する方向で不動産鑑定士の資格取得制度を簡素合理化することを検討している。(資格取得制度を簡素化しつつ、資格を与えるに当たって必要な学識と応用能力を有しているか否かについて合理的かつ厳格に判定・確認することを通じて、有能な人材を確保していくことが経済社会の要請である。資格者数の増加自体を目的とするような制度見直しは、不動産鑑定士の資質に対する信用を失わせることにつながりかねないことに留意が必要である。)		5150	5150053	株式会社東京リーガルマインド	11	不動産鑑定士試験改革の提言		不動産鑑定士有資格者の大幅増加
z1200062	公共工事に係る入札参加資格(地域要件)の見直し	地方自治法施行令第167条の5の2	各地方公共団体は、地方自治法施行令第167条の5の2に基づき、契約の性質又は目的により、当該入札を適正かつ合理的に行うため特に必要があると認めるときは、当該入札に参加する者の事業所の所在地等に関する必要な資格を定め、当該資格を有する者により当該入札を行わせることができる。 なお、地域要件の運用に当たっては、「公共工事の入札及び契約の適正化に関する法律」(平成12年法律第127号。以下、「入札契約適正化法」という。)に基づき策定された「公共工事の入札及び契約の適正化の促進を図るための措置に関する指針」(平成13年3月9日閣議決定。以下、「適正化指針」という。)により、各発注者に対し、過度に競争性を手かせさせるような運用とならないよう留意することを求めている。	b		各地方公共団体に対し、総務省と連携して、必要に応じて入札契約適正化法に基づく(要請を行う等、入札契約適正化法及び適正化指針の趣旨を徹底するとともに、官公需における中小企業者の受注機会の確保の在り方についての検討に併せて、競争性の確保の観点から、過度に競争性を低下させるような運用とならないよう地方公共団体に要請していきたい。	地域要件の設定については、「適正化指針」において、「地域の中小・中堅建設業者の育成のほか、将来における維持・管理を適切に行う観点から合理性を有する場合もある」とされており、その趣旨を踏まえて、「規制改革推進3か年計画」(再改定)においては、「官公需における中小企業者の受注機会の確保の在り方についての検討とも併せて、競争性の確保の観点から、過度に競争性を低下させるような運用とならないようにするための具体的な推進方策を検討する。」とされているところである。従って、官公需における中小企業者の受注機会の確保の在り方についての検討結果が示されない現時点においては、地域要件の設定に係る検討は行えない状況となっている。	5021	5021281	社団法人日本経済団体連合会	11	公共工事に係る入札参加資格(地域要件)の見直し		公共工事の入札参加資格に係る地域要件の設定については、入札参加を過度に制限することのないよう速やかに改善すべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200060	宅地建物取引業法33条に基づく広告開始時期制限の緩和	5021	5021090	社団法人日本経済団体連合会	11	宅地建物取引業法33条に基づく「広告開始時期制限の緩和【新規】」		建物について、建築確認前でも広告を開始できるよう認めるべきである。		売買予定の不動産についての広告を早期に開始できることは売主にメリットがあるのみならず、情報を早期に得られることは消費者の側にもメリットが大きい。消費者保護の観点からは、宅地建物取引業法第36条に基づき、建築確認前に売買契約を締結できないことになっており、これで充分である。また、開発許可等の法令上の許可と異なり、建築確認は、建築基準法の基準に合致していれば必ず確認を受けることができるという位置づけの処分であり、広告開始時期制限の扱いを変えて差し支えない。	宅地建物取引業法33条	国土交通省	宅地建物取引業者は、建物の売買について、当該建物の建築工事の完了前においては、建築基準法第6条第1項に基づいた建築確認があった後でなければ、広告をしてはならない。
z1200061	不動産鑑定士試験の見直し	5150	5150053	株式会社東京リーガルマインド	11	不動産鑑定士試験改革の提言		不動産鑑定士有資格者の大幅増加	試験制度の改革により、資質を落とすことなく不動産鑑定士有資格者を大幅増員する。	現在の試験制度においては、不動産鑑定に対する新たなニーズに応えるために十分な人員を確保できていないことから、制度改革により不動産鑑定士有資格者の増加を目指すべきである。	不動産の鑑定評価に関する法律	国土交通省	添付資料 1 はじめに～不動産鑑定士試験改革の必要性 2 不動産鑑定士試験改革の内容 3 規制改革対象法令
z1200062	公共工事に係る入札参加資格(地域要件)の見直し	5021	5021281	社団法人日本経済団体連合会	11	公共工事に係る入札参加資格(地域要件)の見直し		公共工事の入札参加資格に係わる地域要件の設定については、入札参加を過度に制限することのないよう速やかに改善すべきである。		過度の地域要件の設定により、地元事業者でない(あるいは工事実績がない)という理由のみで、高い技術力やコスト競争力を有する他の地域の事業者(あるいは他地域で同種工事の実績を有する事業者)が入札に参加できなくなっている。これらは是正により、公共工事の分野における技術力やコストに着目した健全な企業間競争が実現され、国や地方公共団体は低廉で質の高い社会資本の整備等が可能となる。 地域要件の見直しについては、「規制改革推進3か年計画(再改定)」(平成15年3月28日閣議決定)において、「地方公共団体の長が定める入札参加資格に関する事業所の所在地に係る要件について、官公需における中小企業者の受注機会の確保の在り方についての検討とも併せて、競争性の確保の観点から、過度に競争性を低下させるような運用とならないようにするための具体的な推進方策を検討する。(継続的に検討)」とされており、早期の見直しを図られるべきである。	地方自治法施行令第167条の5の2等	総務省 国土交通省	公共工事の入札参加資格については、地元事業者を優先する政策などから、発注者の行政区域内に主たる事業所(本社)営業所を有することや過去の工事実績等を入札参加資格としたり、入札招請者の指名に当たり考慮すること等の地域要件の設定が広く行われている。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200063	談合の排除						について 現在、日本と米国の政府間の「日米規制改革及び競争政策イニシアティブ」の場において協議を開始したところである。	5071	5071073	米国	11	談合の排除		談合に関与した企業に対する指名停止期間を最低9ヶ月間まで実質的に引き伸ばす。 談合の関与が発覚した企業へ課された指名停止は、全国を対象にする必要がある。 省庁や地方政府の長による政府職員の談合関与調査の終了後、入札談合等関与の排除及び防止に関する法律によって要求されているとおり、調査の最終報告書を公表することを保証する。また、国土交通省が財団法人経済調査会および財団法人建設物価調査会による違法談合行為の再発防止のために講じた措置ならびに同違法行為について責任を負うべき職員に対してとった処置の報告書を公表する。
z1200064	特殊車両通行許可手続の簡素化及び手数料の見直し	車両制限令第16条 車両の通行の許可の手続等を定める省令第6条 車両の通行の制限について(昭和53年12月1日道路局長通達) 特殊な車両の通行の許可に関する具体的処理について(昭和53年12月1日道路交通管理課長通達)	特殊車両通行許可申請の際には、申請書に付属書類を添付することが必要。許可の期間は、最長1年間。また、許可に係る協議手数料は、1件につき1,500円	a,b,c		特殊車両通行許可手続の簡素化は、電子申請の導入と合わせて平成15年度中に実現することとしている。 また、手数料は、道路管理者間協議に必要な経費として徴収しているものであるが、その見直しの可否を判断するため、道路管理者間協議に要した時間・費用の実態と、現在の手数料計算方法と道路管理者間協議の実態について調査を行っており、調査の結果を踏まえ、見直し可能な場合には、できるだけ速やかに実施できるよう取り組んで参りたい。 なお、許可の期間については、工事の実施等により道路の状況が変化することを考慮すると、本来は当該車両の通行の都度とすべきものであるが、特殊車両を通行させる者の負担軽減を図る観点から、1年を上限として一定の期間について包括して許可しているものであり、例えば、道路情報便覧に収録されている道路に限っても、工事等に伴う規制により特殊車両等が通行できない区間が平成14年度には72箇所であったものが、平成15年度には89箇所増加し、また、工事による規制箇所における特殊車両に関する事故が毎年(平成13～15年度に直轄国道だけでも4件)発生している状況を踏まえると、許可期間を延長すると最新の道路の状況に応じた許可を行うことが更に困難となるため、慎重な対応が必要。	5021	5021202	社団法人日本経済団体連合会	11	特殊車両の通行許可申請手続の事務の簡素化および許可有効期間の延長		申請窓口の一本化、申請書類の削減、申請手数料の見直し、申請手続の電子化など、特殊車両の通行許可申請および申請手続等の事務を簡素化すべきである。あわせて、許可証の有効期限を2年に延長すべきである。	
z1200064	特殊車両通行許可手続の簡素化及び手数料の見直し	車両制限令第16条 車両の通行の許可の手続等を定める省令第6条 車両の通行の制限について(昭和53年12月1日道路局長通達) 特殊な車両の通行の許可に関する具体的処理について(昭和53年12月1日道路交通管理課長通達)	特殊車両通行許可申請の際には、申請書に付属書類を添付することが必要。許可の期間は、最長1年間。また、許可に係る協議手数料は、1件につき1,500円	a,b,c		特殊車両通行許可手続の簡素化は、電子申請の導入と合わせて平成15年度中に実現することとしている。 また、手数料は、道路管理者間協議に必要な経費として徴収しているものであるが、その見直しの可否を判断するため、道路管理者間協議に要した時間・費用の実態と、現在の手数料計算方法と道路管理者間協議の実態について調査を行っており、調査の結果を踏まえ、見直し可能な場合には、できるだけ速やかに実施できるよう取り組んで参りたい。 なお、許可の期間については、工事の実施等により道路の状況が変化することを考慮すると、本来は当該車両の通行の都度とすべきものであるが、特殊車両を通行させる者の負担軽減を図る観点から、1年を上限として一定の期間について包括して許可しているものであり、例えば、道路情報便覧に収録されている道路に限っても、工事等に伴う規制により特殊車両等が通行できない区間が平成14年度には72箇所であったものが、平成15年度には89箇所増加し、また、工事による規制箇所における特殊車両に関する事故が毎年(平成13～15年度に直轄国道だけでも4件)発生している状況を踏まえると、許可期間を延長すると最新の道路の状況に応じた許可を行うことが更に困難となるため、慎重な対応が必要。	5069	5069006	社団法人全日本トラック協会	11	特殊車両の通行許可申請及び更新手続き等の事務の簡素化		特殊車両の通行許可申請及び更新手続き等の事務の簡素化	

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200063	談合の排除	5071	5071073	米国	11	談合の排除		<p>談合に関与した企業に対する指名停止期間を最低9ヶ月間まで実質的に引き伸ばす。</p> <p>談合の関与が発覚した企業へ課された指名停止は、全国を対象にする必要がある。</p> <p>省庁や地方政府の長による政府職員の談合関与調査の終了後、入札談合等関与の排除及び防止に関する法律によって要求されているとおり、調査の最終報告書を公表することを保証する。また、国土交通省が財団法人経済調査会および財団法人建設物価調査会による違法談合行為の再発防止のために講じた措置ならびに同違法行為について責任を負うべき職員に対してとった処置の報告書を公表する。</p>		<p>談合は、日本に依然としてはびこっている問題であり、経済改革の基礎を危うくし、日本の消費者や納税者に損害を与えている。日本の談合制度をさらに効率的に解体するために、米国は、日本に対して、左記のことを要望する。</p>		国土交通省 公正取引委員会	
z1200064	特殊車両通行許可手続の簡素化及び手数料の見直し	5021	5021202	社団法人日本経済団体連合会	11	特殊車両の通行許可申請手続の事務の簡素化および許可有効期間の延長		<p>申請窓口の一本化、申請書類の削減、申請手数料の見直し、申請手続の電子化など、特殊車両の通行許可申請および申請手続等の事務を簡素化すべきである。あわせて、許可証の有効期限を2年に延長すべきである。</p>		<p>申請窓口を一本化し、申請書類の必要部数を減らし、申請手数料を見直す等、申請手続の簡素化を図ることや、許可証の有効期間を延長することによって、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。</p>	<p>道路法第47条の2 車両の通行の許可の手続き等を定める省令第6条</p>	国土交通省	<p>道路法においては、道路の通行が禁止されている車両について、車両の構造または車両に積載する貨物が特殊であるため道路管理者がやむを得ないと認める場合には、当該車両を通行させようとする者の申請に基づいて、車両の通行を許可することとなっている。現在の申請手続では、申請に必要な書類が、申請方法、申請区分、申請車種等により異なることに加え、申請窓口も申請経路を管轄する道路管理者によって異なっている。さらに、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。また、トラックヘッドとシャーシの使用に際しても、両方の許可を得なければならぬなど申請手続全般が非常に煩雑である。</p>
z1200064	特殊車両通行許可手続の簡素化及び手数料の見直し	5069	5069006	社団法人全日本トラック協会	11	特殊車両の通行許可申請及び更新手続き等の事務の簡素化		<p>特殊車両の通行許可申請及び更新手続き等の事務の簡素化</p>	<p>当該車両を通行させようとするものの申請に基づいて、車両の通行を許可することとなっている。</p>	<p>従来の申請手続では、申請に必要な書類が申請方法、申請区分、申請車種等により異なり、加えて申請窓口も申請経路を管轄する道路管理者によって異なります。また、いったん許可を得ても許可期間の更新が生じた場合は更新申請、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必要となり、申請費用も別途必要となります。このように、申請事業者の申請に係る事務負担とコストの軽減をするため許可期間の延長を図られるとともに、申請窓口を一本化し、申請書類の必要部数を減らし、申請手数料を見直す等、申請手続きの簡素化を図られたい。</p>	<p>国土交通省 道路法第47条の2、車両の通行許可の手続き等を定める省令第6条</p>	国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200064	特殊車両通行許可手続の簡素化及び手数料の見直し	車両制限令第16条 車両の通行の許可の手続等を定める省令第6条 車両の通行の制限について(昭和53年12月1日道路局長通達) 特殊な車両の通行の許可に関する具体的処理について(昭和53年12月1日道路交通管理課長通達)	特殊車両通行許可申請の際には、申請書に付属書類を添付することが必要。許可の期間は、最長1年間。また、許可に係る協議手数料は、1件につき1,500円	a,b,c		特殊車両通行許可手続の簡素化は、電子申請の導入と合わせて平成15年度中に実現することとしている。 また、手数料は、道路管理者間協議に必要な経費として徴収しているものであるが、その見直しの可否を判断するため、道路管理者間協議に要した時間・費用の実態と、現在の手数料計算方法と道路管理者間協議の実態について調査を行っており、調査の結果を踏まえ、見直し可能な場合には、できるだけ速やかに実施できるよう取り組んで参りたい。 なお、許可の期間については、工事の実施等により道路の状況が変化することを考慮すると、本来は当該車両の通行の都度とすべきものであるが、特殊車両を通行させる者の負担軽減を図る観点から、1年を上限として一定の期間について包括して許可しているものであり、例えば、道路情報便覧に収録されている道路に限っても、工事等に伴う規制により特殊車両等が通行できない区間が平成14年度には72箇所であったものが、平成15年度には89箇所が増加し、また、工事による規制箇所における特殊車両に関する事故が毎年(平成13～15年度に直轄国道だけでも4件)発生している状況を踏まえると、許可期間を延長すると最新の道路の状況に応じた許可を行うことが更に困難となるため、慎重な対応が必要。		5111	5111038	社団法人日本自動車工業会	11	特殊車両通行許可申請における手数料設定の見直し		1経路単位で手数料を設定しただけでないでしようか。 例 300円/経路 更新(継続)申請の場合は、通行経路数に関係なく一律とし最低手数料である1,500円程度に留め置きをお願い致します。
z1200065	車長規制の緩和	車両制限令第3条第1項第4号、第3項 バン型等の連結車に係る特殊車両通行許可の取扱いについて(平成6年9月8日建設省道路局道路交通管理課長通知)	セミトレーラ連結車の車長の一般的制限値は、高速自動車国道では16.5メートル、その他の道路では12メートル。分割可能貨物を積載するセミトレーラ連結車の車長の許可限度は、積載物が車両投影面からはみ出さない範囲内で17メートル。	a,c		道路は、一定の諸元の車両(道路構造令に定める設計車両)を想定して、この車両が安全かつ円滑に通行できるよう設計されており、設計車両の長さは12m。これを超える車両が通行するためには、高速道路等を除く多くの道路で既存の交差点や屈曲部の改築を行う必要があり、この改築には多額の費用が必要であるとともに、工事に伴う通行規制が必要であることを考慮すると、車長の一般的制限値を引き上げることは困難。 一方、分割可能貨物を積載するバン型等の連結車に係る車長の許可限度については、積載物の長さが車体の前後からはみ出さず場合であっても、積載物が落下等しないよう確実に固縛等されていることを条件として、許可限度値(セミトレーラ連結車にあっては17メートル、フルトレーラ連結車にあっては19メートル)まで特殊車両通行許可の対象とする。なお、高速自動車国道を通行するセミトレーラ等連結車については、一般的制限値の特例の範囲内であれば、積載物の前後へのはみ出しについては制限していない。		5111	5111039	社団法人日本自動車工業会	11	特殊車両通行許可制度における長さの緩和		車両制限令第3条で定められている長さの制限値を「セミトレーラ」については連結長12mから17mに数値の見直しをお願いしたい。
z1200065	車長規制の緩和	車両制限令第3条第1項第4号、第3項 バン型等の連結車に係る特殊車両通行許可の取扱いについて(平成6年9月8日建設省道路局道路交通管理課長通知)	セミトレーラ連結車の車長の一般的制限値は、高速自動車国道では16.5メートル、その他の道路では12メートル。分割可能貨物を積載するセミトレーラ連結車の車長の許可限度は、積載物が車両投影面からはみ出さない範囲内で17メートル。	a,c		道路は、一定の諸元の車両(道路構造令に定める設計車両)を想定して、この車両が安全かつ円滑に通行できるよう設計されており、設計車両の長さは12m。これを超える車両が通行するためには、高速道路等を除く多くの道路で既存の交差点や屈曲部の改築を行う必要があり、この改築には多額の費用が必要であるとともに、工事に伴う通行規制が必要であることを考慮すると、車長の一般的制限値を引き上げることは困難。 一方、分割可能貨物を積載するバン型等の連結車に係る車長の許可限度については、積載物の長さが車体の前後からはみ出さず場合であっても、積載物が落下等しないよう確実に固縛等されていることを条件として、許可限度値(セミトレーラ連結車にあっては17メートル、フルトレーラ連結車にあっては19メートル)まで特殊車両通行許可の対象とする。なお、高速自動車国道を通行するセミトレーラ等連結車については、一般的制限値の特例の範囲内であれば、積載物の前後へのはみ出しについては制限していない。		5111	5111040	社団法人日本自動車工業会	11	車両運搬用セミトレーラの長さ制限における積荷のオーバーハング規制の緩和		車両運搬用セミトレーラの長さ制限において、積荷のオーバーハングを1m以内まで認めていただきたい。車両の構造上、トレーラ最後端に車軸が有り、車両自体のオーバーハングはほとんど無いため、危険性はないと考えられる。また、トラクター上に車両を搭載するタイプは前方に50センチほどはみ出すが、同様に危険性はない。 改善効果) 輸送効率が向上し、配置車両数を削減できる。 車両数の削減効果として、排出ガス削減及び渋滞緩和につながる。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200064	特殊車両通行許可手続の簡素化及び手数料の見直し	5111	5111038	社団法人日本自動車工業会	11	特殊車両通行許可申請における手数料設定の見直し		1経路単位で手数料を設定いただけないでしょうか。 例 300円 / 経路 更新(継続)申請の場合は、通行経路数に関係なく一律とし最低手数料である1,500円程度に留め置きをお願いします。	現行手数料は5経路を1バックとして、1~5経路 = 1,500円、6~10経路 = 3,000円と定められている。	更新(継続)申請も、新規と変わらない手数料である……手数料(工数)に応じた手数料になっていない。	道路法第47条の2第二項 車両制限令第16条	国土交通省	
z1200065	車長規制の緩和	5111	5111039	社団法人日本自動車工業会	11	特殊車両通行許可制度における長さの緩和		車両制限令第3条で定められている長さの制限値を「セミトレーラー」については連結長12mから17mに数値の見直しをお願いしたい。	セミトレーラーのうち、連結長が12mを超えるものについては、17mを限度として車両の長さに対する特殊車両通行許可の申請が必要である。	車両の長さに関する制限値は、昭和36年にさだめられて以来改定されていない現状がある。 昨今の物流・道路事情に鑑みれば、12m超17m未満のセミトレーラーでの運行は、申請手続きを要するほどの「特殊」とはいえないと考える。	道路法第47条第2項 車両制限令第3条	国土交通省	重点要望項目
z1200065	車長規制の緩和	5111	5111040	社団法人日本自動車工業会	11	車両運搬用セミトレーラの長さ制限における積荷のオーバーハング規制の緩和		車両運搬用セミトレーラの長さ制限において、積荷のオーバーハングを1m以内まで認めていただきたい。車両の構造上、トレーラ最後端に車軸が有り、車両自体のオーバーハングはほとんど無いため、危険性はないと考えられる。また、トラクター上に車両を搭載するタイプは前方に50センチほどはみ出す。同様に危険性はない。 【改善効果】 輸送効率が向上し、配置車両数を削減できる。 車両数の削減効果として、排出ガス削減及び渋滞緩和につながる。	現行の車両制限令では、全長12メートル以上の車両は特殊車両通行許可を申請し許可を受ければ運行させることができるが、積荷が車体前後からはみ出さないことが許可の条件となっている。これは高速自動車道のセミトレーラ特認(制限値16.5m)でも同様である。	車両運搬用トレーラの構造上、積載能力どおりの台数の製品自動車を積込むと製品自動車の車体前部または後部が約1m程オーバーハングしてしまう。そのため、台落ち(積荷を1台減らす)させるか又は小型の製品自動車を混載させなくてはならず、輸送効率向上の障害となっている。	道路交通法施行令第二十二條、車両制限令 第三条第3項	国土交通省	重点要望項目

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200066	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59条、第62条、第97条の2第1項 地方税法第699条の11 地方税法第151条、第151条の2、第152条 自動車重量税法第8条、第10条、第10条の2 自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条、第5条、第6条、第7条、第13条 自動車損害賠償保障法第9条 道路運送車両法第22条及び平成13年11月6日付け国自管61号通達 登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付申請者等に対する本人確認の実施について、	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。	b		e- Japar重点計画において、平成17年にはシステム稼働開始を目指すこととされており、平成17年のシステム稼働に向けて、関係行政機関及び関係民間団体と調整を行っているところであり、現在、自動車保有関係手続のワンストップサービスのシステム構築を進めている。そのため、道路運送車両法等の関係法律について、自動車保有関係手続を電子情報処理組織を使用して行うための所要の見直しについて検討し、次期通常国会に法案を提出する。		5021	5021207	社団法人日本経済団体連合会	11	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		1.自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる行政手続(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、規制改革推進3ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年度中目途に一部地方公共団体に試験運用)となっているが、これを実現するため、下記の事項を含め早急に検討・具体化すべきである。 (1)検査・登録等諸手続 自動車の検査・登録手続等の電子化 軽自動車の検査・届出手続等の電子化 納税証明書の添付に代わる電子化の検討 抹消・移転登録手続の電子化 (2)自動車取得税の納付手続 納付手続の電子化 (3)自動車税 軽自動車税納付及び還付手続 納付及び還付手続の電子化 電子化に向けた納付及び還付手続の合理化 納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換
z1200066	(上記の続き) 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							5021	5021207	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 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		(上記の続き) (4)重量税納付手続等 納付手続等の電子化 (5)保管場所証明申請手続 申請手続の電子化及び電子化に向けた申請手続の全国統一化 電子化に向けた添付書類の簡素化等 (6)自賠責保険付保 付保手続の電子化及び電子化に向けた手続の合理化 (7)所有者に対する所有自動車に係る登録事項等の電子的開示 2.なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たったの検討等を行うべきである。
z1200066	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59条、第62条、第97条の2第1項 地方税法第699条の11 地方税法第151条、第151条の2、第152条 自動車重量税法第8条、第10条、第10条の2 自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条、第5条、第6条、第7条、第13条 自動車損害賠償保障法第9条 道路運送車両法第22条及び平成13年11月6日付け国自管61号通達 登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付申請者等に対する本人確認の実施について、	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。	b		e- Japar重点計画において、平成17年にはシステム稼働開始を目指すこととされており、平成17年のシステム稼働に向けて、関係行政機関及び関係民間団体と調整を行っているところであり、現在、自動車保有関係手続のワンストップサービスのシステム構築を進めている。そのため、道路運送車両法等の関係法律について、自動車保有関係手続を電子情報処理組織を使用して行うための所要の見直しについて検討し、次期通常国会に法案を提出する。		5085	5085017	オリックス株式会社	11	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、規制改革推進3ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年目途に一部地方公共団体に試験運用)となっているが、これを実現するため、添付資料記載の事項を含め早急に検討・具体化していくこと。なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たったの検討等を行うこと。
z1200066	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59条、第62条、第97条の2第1項 地方税法第699条の11 地方税法第151条、第151条の2、第152条 自動車重量税法第8条、第10条、第10条の2 自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条、第5条、第6条、第7条、第13条 自動車損害賠償保障法第9条 道路運送車両法第22条及び平成13年11月6日付け国自管61号通達 登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付申請者等に対する本人確認の実施について、	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。	b		e- Japar重点計画において、平成17年にはシステム稼働開始を目指すこととされており、平成17年のシステム稼働に向けて、関係行政機関及び関係民間団体と調整を行っているところであり、現在、自動車保有関係手続のワンストップサービスのシステム構築を進めている。そのため、道路運送車両法等の関係法律について、自動車保有関係手続を電子情報処理組織を使用して行うための所要の見直しについて検討し、次期通常国会に法案を提出する。		5086	5086017	社団法人リース事業協会	11	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、規制改革推進3ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年目途に一部地方公共団体に試験運用)となっているが、これを実現するため、添付資料記載の事項を含め早急に検討・具体化していくこと。なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たったの検討等を行うこと。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200066	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	5021	5021207	社団法人日本経済団体連合会	11	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		<p>1.自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる行政手続(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、規制改革推進3か年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年度中目途に一部地方公共団体で試験運用)となっているが、これを実現するため、下記の事項を含め早急に検討・具体化すべきである。</p> <p>(1)検査・登録等諸手続 自動車の検査・登録手続等の電子化 軽自動車の検査・届出手続等の電子化 納税証明書の添付に代わる電子化の検討 抹消・移転登録手続の電子化</p> <p>(2)自動車取得税の納付手続 納付手続の電子化</p> <p>(3)自動車税 軽自動車税納付及び選付手続 納付及び選付手続の電子化 電子化に向けた納付及び選付手続の合理化</p> <p>納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換</p>		<p>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)が多大な事務負担を強いられている。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)を図る必要があるが、電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないように配慮することが重要である。</p>	<p>道路運送車両法、自動車登録令、関係省令 自動車の保管場所の確保等に関する法律、関係省令 自動車重量税法、関係省令 自動車損害賠償保障法、関係省令 地方税法、関係省令 地方自治体条例等</p>	<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省</p>	<p>自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる行政手続は、それぞれ所管官庁が異なり、手続申請窓口が陸運支局、警察署、都道府県税事務所、その他に分かれている。このため、申請内容は多くの項目で重複し、申請に必要な添付書類も多くその発行機関が国・地方に跨っている。</p>
z1200066	(上記の続き) 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	5021	5021207	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 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		<p>(上記の続き)</p> <p>(4)重量税納付手続等 納付手続等の電子化</p> <p>(5)保管場所証明申請手続 申請手続の電子化及び電子化に向けた申請手続の全国統一化 電子化に向けた添付書類の簡素化等</p> <p>(6)自賠責保険付保 付保手続の電子化及び電子化に向けた手続の合理化</p> <p>(7)所有者に対する所有自動車に係る登録事項等の電子的開示</p> <p>2.なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うべきである。</p>			<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省</p>		
z1200066	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	5085	5085017	オリックス株式会社	11	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		<p>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、規制改革推進3か年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年度中目途に一部地方公共団体で試験運用)となっているが、これを実現するため、添付資料記載の事項を含め早急に検討・具体化していくこと、なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うこと</p>	<p>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。</p>	<p>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っている。また、リース会社の税の申告・納付事務等は膨大であり、これらの事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があると考えられる。電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないように配慮する必要がある。</p>	<p>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</p>	<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省</p>	<p><添付資料> 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続等の電子化に際しての検討事項</p>
z1200066	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	5086	5086017	社団法人リース事業協会	11	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		<p>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、規制改革推進3か年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年度中目途に一部地方公共団体で試験運用)となっているが、これを実現するため、添付資料記載の事項を含め早急に検討・具体化していくこと、なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うこと</p>	<p>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。</p>	<p>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っている。また、リース会社の税の申告・納付事務等は膨大であり、これらの事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があると考えられる。電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないように配慮する必要がある。</p>	<p>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</p>	<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁 経済産業省 環境省</p>	<p><添付資料> 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続等の電子化に際しての検討事項</p>

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200067	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等	道路運送車両法第22条 国土交通省自動車交通局技術安全部 平成13年11月6日付通達名称:登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について、	登録事項等証明書は、何人も、国土交通大臣に対し、その書面での交付を請求できることとされている。 なお、自動車盗難防止等の観点から、平成13年12月3日から、全国の陸運支局及び自動車検査登録事務所において、登録事項等証明書の交付請求者及び自動車検査証の再交付申請者等に対して、運転免許証の提示を求める等により、本人確認を実施することとした。	b		登録事項等証明書に関する手続きの電子化については、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から、その方法、範囲について、自動車保有関係手続きのワンストップサービスの運用開始に間に合うように検討する。		5021	5021165	社団法人日本経済団体連合会	11	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等		自動車登録事項等証明書の電子的手段による請求 交付および照会を可能とすべきである。 保険加入等の手続として車両登録の確認が必要とされる場合に、電子認証制度等を利用する保険会社等が、契約者(車両所有者)名、登録番号または車体番号で照会を行い確認することで、契約者本人による自動車登録事項等証明書の取得に代える。
z1200067	(上記の続き) 自動車登録事項等の請求・交付の電子化等							5021	5021165	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 自動車登録事項等の請求・交付の電子化等		
z1200067	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等	道路運送車両法第22条 国土交通省自動車交通局技術安全部 平成13年11月6日付通達名称:登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について、	登録事項等証明書は、何人も、国土交通大臣に対し、その書面での交付を請求できることとされている。 なお、自動車盗難防止等の観点から、平成13年12月3日から、全国の陸運支局及び自動車検査登録事務所において、登録事項等証明書の交付請求者及び自動車検査証の再交付申請者等に対して、運転免許証の提示を求める等により、本人確認を実施することとした。	b		登録事項等証明書に関する手続きの電子化については、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から、その方法、範囲について、自動車保有関係手続きのワンストップサービスの運用開始に間に合うように検討する。		5033	5033036	社団法人日本損害保険協会	11	自動車登録事項等証明書の電子的確認		1.自動車登録事項等証明書の電子交付・照会 2.1が前提となるが、保険会社の手続きとして車両登録の有無確認が必要な場合、電子証明書を持つ保険会社が、契約者名(車両所有者)登録番号又は車体番号で照会を行い、存在を確認することで書類の取付に代える。
z1200068	関係会社間の有償貸渡しの自由化	道路運送法第80条第2項	道路運送法第80条第2項の規定により、自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならないこととされている。	c		レンタカー事業者から有償で車両の貸渡しを受けた法人が当該車両を関係法人に貸渡す場合に、それが反復 継続して業として有償で行われている場合には、道路運送法第80条第2項の許可を不要とすべき特段の事情は見せず、当該許可を不要とすることは同項の規定を設けた趣旨を没却することとなるため認められないが、業として有償で行われていると認められないのであれば、当然のことながら許可は不要である。		5085	5085021	オリックス株式会社	11	関係会社間の有償貸渡しの自由化		レンタカー事業者が法人に有償貸渡しを行なった車両について、当該法人が関係法人に有償で貸渡しを行なう場合には、当該法人から関係法人への有償貸渡しについては道路運送法第80条第2項の規定により運輸大臣の許可を要する 業として有償で貸し渡しには該当しないこととすることを要望する。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200067	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等	5021	5021165	社団法人日本経済団体連合会	11	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等		自動車登録事項等証明書の電子的手段による請求 交付および照会を可能とすべきである。 保険加入等の手続として車両登録の確認が必要とされる場合に、電子認証制度等を利用する保険会社等が、契約者(車両所有者)名、登録番号または車体番号で照会を行い確認することで、契約者本人による自動車登録事項等証明書の取得に代える。		自動車保険の新規契約、車両入替異動処理等においては、通常、当該車両の登録確認が必要とされている。そのために必要な自動車登録事項等証明書の交付を請求するには、陸運支局の窓口に向かなければならず、交付請求者にとって負担となっている。また、契約者本人が取得に行き場合、窓口への出頭手間取りがちであるため、保険会社における手続処理が遅延し、契約・異動の発効までに時間を要するケースも生じている。 電子認証制度を利用する請求者、もしくは、あらかじめ登録する請求者による自動車登録事項等証明書の電子的手段による請求 交付を可能とするとともに、契約者(車両所有者)名、登録番号または車体番号について電子認証制度を利用する保険会社から陸運支局にオンラインで照会することで登録の確認に代えられれば、証明書取得に係る負担の軽減とともに迅速な契約が可能となり、保険サービスの向上に繋がると考えられる。	道路運送車両法第22条 登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について(平成13年11月6日 国土交通省自動車交通局技術安全部通達)	国土交通省	何人も、登録事項その他の自動車登録ファイルに記載されている事項を証明した書面の交付を請求することができる。 他方、自動車盗難防止等の観点から、全国の陸運支局において登録事項等証明書の交付請求者に対し、運転免許証の提示を求める等の方法により、本人確認が実施されている。
z1200067	(上記の続き) 自動車登録事項等の請求・交付の電子化等	5021	5021165	社団法人日本経済団体連合会	12	(上記の続き) 自動車登録事項等の請求・交付の電子化等		(上記の続き)		(上記の続き) なお、「電子政府構築計画(案)」に対する意見及びそれに対する考え方(平成15年7月17日各府省情報化統括責任者(CIO)連絡会議第4回会合資料)および「全国規模での規制改革要望」に対する各省庁からの回答について(平成15年7月28日総合規制改革会議)では、自動車保有関係手続きのワンストップサービスの運用開始に間に合うように、上記の要望を踏まえ、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討する旨明記されたところであり、早期実現を期待する。		国土交通省	
z1200067	自動車登録事項等の請求・交付の電子化等	5033	5033036	社団法人日本損害保険協会	11	自動車登録事項等証明書の電子的確認		1.自動車登録事項等証明書の電子交付・照会 2.1が前提となるが、保険会社の手続きとして車両登録の有無確認が必要な場合、電子証明書を持つ保険会社が、契約者名(車両所有者)登録番号又は車体番号で照会を行い、存在を確認することで書類の取付に代える。	契約・異動等の手続き処理の迅速化・正確化。	新規契約、車両入替異動処理など当該車両の登録確認が必要な場合、書類の取付でお客さまに負担が生じると共に取付に手間取り、契約・異動の発効までに時間を要するケースが生じている。行政手続きの電子化に合わせ、保険会社と陸運支局をWebで繋ぎ、保険会社からの契約者名(車両所有者)登録番号又は車体番号による照会で登録の確認に代えられれば、お客さま負担の軽減と共に迅速な契約発効が可能となり、お客さまサービスの向上に繋がると考えられる。	国土交通省自動車交通局技術安全部 平成13年11月6日付通達名称：登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について 趣旨：平成13年12月3日から、全国の陸運支局及び自動車検査登録事務所において、登録事項等証明書の交付請求者及び自動車検査証の再交付申請者等に対して、運転免許証の提示を求める等により、本人確認を実施することとした。	国土交通省	
z1200068	関係会社間の有償貸渡しの自由化	5085	5085021	オリックス株式会社	11	関係会社間の有償貸渡しの自由化		レンタカー事業者が法人に有償貸渡しを行なった車両について、当該法人が関係法人に有償で貸渡しを行なう場合には、当該法人から関係法人への有償貸渡しについては道路運送法第80条第2項の規定により運輸大臣の許可を要する業として有償貸渡しには該当しないこととすることを要望する。		業界再編の中で大口法人顧客が合併、統合した上で、さらに分社化するという過程において、車両総量の制限によるコストダウンが強く求められている。現行は法人の支店が分社化した場合に車両を業務に使用し続ける為には、分社化した会社が別途、レンタカー会社(リース会社)と有償貸渡しの契約を結ばざるを得ず、手続き面、コスト面から非効率である。	道路運送法第80条	国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200068	関係会社間の有償貸渡しの自由化	道路運送法第80条第2項	道路運送法第80条第2項の規定により、自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならないこととされている。	c		レンタカー事業者から有償で車両の貸渡しを受けた法人が当該車両を関係法人に貸渡す場合に、それが反復継続して業として有償で行われている場合には、道路運送法第80条第2項の許可を不要とすべき特段の事情は見出せず、当該許可を不要とすることは同項の規定を設けた趣旨を没却することとなるため認められないが、業として有償で行われていると認められないのであれば、当然のことながら許可は不要である。		5086	5086021	社団法人リース事業協会	11	関係会社間の有償貸渡しの自由化		レンタカー事業者が法人に有償貸渡しを行った車両について、当該法人が関係法人に有償で貸渡しを行なう場合には、当該法人から関係法人への有償貸渡しについては道路運送法第80条第2項の規定により運輸大臣の許可を要する業として有償で貸し渡しには該当しないこととすることを要望する。
z1200069	レンタカーに係る有償貸渡許可申請の申請場所の統一	道路運送法第80条第2項、貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて(平成7年6月13日自旅第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(平成7年6月13日自旅第138号)により、レンタカーの許可申請は貸渡しをしようとする自家用自動車の配置事務所の位置を管轄する運輸支局長に提出することとされている。	b		事業者の負担軽減のため要望の内容を実現するために、制度上必要な手当てについて検討を行い、平成16年度中に結論を得る。		5085	5085022	オリックス株式会社	11	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。
z1200069	レンタカーに係る有償貸渡許可申請の申請場所の統一	道路運送法第80条第2項、貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて(平成7年6月13日自旅第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(平成7年6月13日自旅第138号)により、レンタカーの許可申請は貸渡しをしようとする自家用自動車の配置事務所の位置を管轄する運輸支局長に提出することとされている。	b		事業者の負担軽減のため要望の内容を実現するために、制度上必要な手当てについて検討を行い、平成16年度中に結論を得る。		5086	5086022	社団法人リース事業協会	11	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。
z1200070	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃	自動車登録規則第13条	自動車登録番号は次に掲げる文字をその順序により組み合わせて定める。 自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等を表示する文字 自動車の種別及び用途による分類番号を表示する三けた以下のアラビア数字 運送事業の用に供するかどうかの別等表示する平仮名又はローマ字 四けた以下のアラビア数字 なお、レンタカーと他の自動車の区別は、の平仮名が「れ」又は「わ」が使用されている。	c		道路運送法第80条第2項により自家用自動車の有償貸渡し(レンタカー事業)を行うには許可を受けることが必要であるが、レンタカーのナンバーの表示については、一般の自家用車と使用形態が異なることを外形的に特定するということにより、無許可による事業の防止及び借受人による乗り逃げや犯罪の防止等を図っているところである。したがって、その区分を廃止することは、使用実態を把握するという行政目的を達成することが困難となるものであり、措置困難である。		5085	5085022	オリックス株式会社	21	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。
z1200070	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃	自動車登録規則第13条	自動車登録番号は次に掲げる文字をその順序により組み合わせて定める。 自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等を表示する文字 自動車の種別及び用途による分類番号を表示する三けた以下のアラビア数字 運送事業の用に供するかどうかの別等表示する平仮名又はローマ字 四けた以下のアラビア数字 なお、レンタカーと他の自動車の区別は、の平仮名が「れ」又は「わ」が使用されている。	c		道路運送法第80条第2項により自家用自動車の有償貸渡し(レンタカー事業)を行うには許可を受けることが必要であるが、レンタカーのナンバーの表示については、一般の自家用車と使用形態が異なることを外形的に特定するということにより、無許可による事業の防止及び借受人による乗り逃げや犯罪の防止等を図っているところである。したがって、その区分を廃止することは、使用実態を把握するという行政目的を達成することが困難となるものであり、措置困難である。		5086	5086022	社団法人リース事業協会	21	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200068	関係会社間の有償貸渡しの自由化	5086	5086021	社団法人リース事業協会	11	関係会社間の有償貸渡しの自由化		レンタカー事業者が法人に有償貸渡しを行なった車両について、当該法人が関係法人に有償で貸渡しを行なう場合には、当該法人から関係法人への有償貸渡しについては道路運送法第80条第2項の規定により運輸大臣の許可を要する業として有償貸渡しには該当しないこととすることを要望する。		業界再編の中で大口法人顧客が合併、統合した上で、さらに分社化するという過程において、車両総量の制限によるコストダウンが強く求められている。現行は法人の支店が分社化した場合に車両を業務に使用し続ける為には、分社化した会社が別途、レンタカー会社(リース会社)と有償貸渡しの契約を結ばざるを得ず、手続き面、コスト面から非効率である。	道路運送法第80条	国土交通省	
z1200069	レンタカーに係る有償貸渡許可申請の申請場所の統一	5085	5085022	オリックス株式会社	11	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。		わナンバー及びびれナンバーにより外見上でレンタカーと認識されることが利用の障害となっている場合があり、自家用車両と外見での区別をなくすことが個人レンタカー利用促進に有効と考える。		国土交通省	
z1200069	レンタカーに係る有償貸渡許可申請の申請場所の統一	5086	5086022	社団法人リース事業協会	11	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。		わナンバー及びびれナンバーにより外見上でレンタカーと認識されることが利用の障害となっている場合があり、自家用車両と外見での区別をなくすことが個人レンタカー利用促進に有効と考える。		国土交通省	
z1200070	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃	5085	5085022	オリックス株式会社	21	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。		わナンバー及びびれナンバーにより外見上でレンタカーと認識されることが利用の障害となっている場合があり、自家用車両と外見での区別をなくすことが個人レンタカー利用促進に有効と考える。		国土交通省	
z1200070	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃	5086	5086022	社団法人リース事業協会	21	レンタカーのナンバー登録規制の撤廃		リース事業者と同様に有償貸渡許可申請は本社所在地管轄運輸支局の1ヶ所とし、外見から特定できるナンバーを交付しないことを要望する。		わナンバー及びびれナンバーにより外見上でレンタカーと認識されることが利用の障害となっている場合があり、自家用車両と外見での区別をなくすことが個人レンタカー利用促進に有効と考える。		国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200071	運転免許制度における貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	道路整備特別措置法第2条の4、11条 道路整備特別措置法施行令第1の5、第1の6 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	高速道路料金の車種区分は、道路運送車両法等の区分により規定しており、普通貨物自動車については、道路交通法の区分による車両総重量8トンを1つの区分としている。 道路運送車両法では、普通自動車に対する車両総重量の上限として8トンという設定は行っていない。保安基準では、交通事故の発生状況等に基づき、大型トラックの事故防止を目的とした一部の規定において、車両総重量8トンを規制対象の区分としている。	b c	-	高速道路料金の車種区分については、道路運送車両等の関係法令の改正の動向をみながら、負担の公平の観点も踏まえて検討する。 道路運送車両の保安基準においては、様々な基準をそれぞれの趣旨に対応した規制区分(1.7t 2.5t 3.5t 7t 8t等)により設けている。このうち車両総重量8tを規制区分としている基準については、車両総重量が大きくなるに従って事故の発生割合が大きくなる傾向にあることから設けているものである。このような車両の安全上の理由からの区分と運転免許の区分とは、直接関連はしない。		5021	5021204	社団法人日本経済団体連合会	11	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し		① 運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたって、車両総重量11トン以上を「大型」とし、同じく5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設されたい。なお、その際、現行の普通運転免許所持者について、その既得権を確保するとともに、希望者には簡易な手続きで「中間的運転免許」へ移行できるようにするなど、所要の経過措置を講じるべきである。 ② 運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、その他の規制および有料道路の通行料金等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直すべきである。 ③ 上記①および②の見直しについては、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図るべきである。
z1200071	運転免許制度における貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	道路整備特別措置法第2条の4、11条 道路整備特別措置法施行令第1の5、第1の6 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	高速道路料金の車種区分は、道路運送車両法等の区分により規定しており、普通貨物自動車については、道路交通法の区分による車両総重量8トンを1つの区分としている。 道路運送車両法では、普通自動車に対する車両総重量の上限として8トンという設定は行っていない。保安基準では、交通事故の発生状況等に基づき、大型トラックの事故防止を目的とした一部の規定において、車両総重量8トンを規制対象の区分としている。	b c	-	高速道路料金の車種区分については、道路運送車両等の関係法令の改正の動向をみながら、負担の公平の観点も踏まえて検討する。 道路運送車両の保安基準においては、様々な基準をそれぞれの趣旨に対応した規制区分(1.7t 2.5t 3.5t 7t 8t等)により設けている。このうち車両総重量8tを規制区分としている基準については、車両総重量が大きくなるに従って事故の発生割合が大きくなる傾向にあることから設けているものである。このような車両の安全上の理由からの区分と運転免許の区分とは、直接関連はしない。		5069	5069001	社団法人全日本トラック協会	11	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し		貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し
z1200073	事業所外運搬時の原子力災害特別措置法第10条の通報対象の見直し	原子力災害対策特別措置法施行規則第9条及び第21条	漏えい又は漏えいの蓋然性が高い状態に係る通報については、L型輸送物、P-1型輸送物を除外している。 また、A型輸送物、P-2型輸送物、P-3型輸送物については、火災、爆発等により一定の放射線量を検出した場合には、原子力緊急事態となり得るため通報対象としている。 なお、事業所外運搬に使用する容器から1メートル離れた場所において、1時間当たり100マイクロシーベルト以上放射線量が原子力災害対策特別措置法施行規則で定めるところにより検出された場合には輸送容器の型によらず通報対象となる。	c		漏えい又は漏えいの蓋然性が高い状態に係る原子力災害対策特別措置法第10条に基づく通報対象は、原子力安全委員会において、「通報輸送時又は一般試験時の条件を超える」とされており、さらに、火災、爆発等により一定の放射線量を検出した場合には原子力緊急事態となる。このことから、除外することは困難である。(A型輸送物、P-2型、P-3型輸送物は炉規制法上漏えいしなくてはならないことを条件としている。) L型輸送物あるいはP1型輸送物は、明らかに危険性が極めて少ない核燃料物質であることなど、その収納物の性格にかんがみ、炉規制法上も放射性物質等の漏えいを明示的に条件としていないことから除外しているところ。 なお、事業所外運搬に使用する容器から1メートル離れた場所において、1時間当たり100マイクロシーベルト以上放射線量が原子力災害対策特別措置法施行規則で定めるところにより検出された場合には輸送容器の型によらず通報対象としている。		5021	5021227	社団法人日本経済団体連合会	11	事業所外運搬時の原子力災害特別措置法第10条の通報対象見直し【新規】		原子力災害対策特別措置法施行規則第9条第1項第3号において、L型とP-1型輸送物は、同法第10条の通報対象から除外されている。 原子力緊急事態に該当する漏えいが理論的に発生しないA型輸送物と、同施行規則第21条第2号で原子力緊急事態から除外されている低比放射性物質(P-2型輸送物及びP-3型輸送物)の運搬についても同様に、同法第10条の通報対象から除外すべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200071	運転免許制度における貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	5021	5021204	社団法人日本経済団体連合会	11	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し		<p>① 運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたって、車両総重量11トンを「大型」とし、同じく5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設されたい。なお、その際、現行の普通運転免許所持者について、その既得権を確保するとともに、希望者には簡易な手続きで「中間的運転免許」へ移行できるようにするなど、所要の経過措置を講じるべきである。</p> <p>② 運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、その他の規制および有料道路の通行料金等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直すべきである。</p> <p>③ 上記①および②の見直しについては、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図るべきである。</p>		<p>ディーゼル車排出ガス規制に対応するため、微粒子除去装置を装着する義務が生じるなど車両総重量の増加が見込まれる(例 DPF 約150kg×2基=約300kg増)。こうした状況のもと、車両総重量の規制の緩和を実施しなければ、物流業界にとって、環境対応車両購入というコストと、積載貨物減少による生産性低下という二重の経営悪化要因を抱えることとなる。</p> <p>最大積載量5トン以上の大型自動車は、普通免許での運転ができないため、大型自動車運転免許保持者の確保が必要となる。</p> <p>速度規制(100km/h・80km/h)や「大型車両通行禁止」等の規制による物流の生産性低下があり、さらには高速道路料金も高くなることでコスト増となる。</p>	<p>道路交通法第3条、第8条第11項、第20条第2項、第22条、第85条 道路交通法施行令第27条の2第1項 道路交通法施行令別表第3 道路交通法施行規則第2条等</p>	国土交通省 警察庁	大型自動車と普通自動車とは、最大積載量5トン、車両総重量8トンで区別されている。
z1200071	運転免許制度における貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	5069	5069001	社団法人全日本トラック協会	11	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し		貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	大型自動車の区分を車両総重量11トン以上並びに5トン～11トンを対象とする「中間的運転免許」の創設	<p>(1) 運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたっては、「大型」を車両総重量11トン以上とし、同じく5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設されたい。なお、その際、現行普通運転免許所持者について、その既得権を確保するとともに、希望者には簡易な手続きで「中間的運転免許」へ移行できるようにするなど、所要の経過措置を講じていただきたい。</p> <p>(2) 運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、その他の規制及び有料道路の通行料金等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直しをされたい。</p> <p>(3) 上記(1)及び(2)の見直しについて、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図られたい。</p>	<p>警察庁 道路交通法第3条・第8条第11項・第20条第2項・第22条、同法施行令第27条第1項・別表3、同法施行規則第2条 国土交通省 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・3、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 警察庁・国土交通省 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9条(別表第5-109の4)</p>	警察庁 国土交通省	
z1200073	事業所外運搬時の原子力災害特別措置法第10条の通報対象の見直し	5021	5021227	社団法人日本経済団体連合会	11	事業所外運搬時の原子力災害特別措置法第10条の通報対象見直し【新規】		<p>原子力災害対策特別措置法施行規則第9条第1項第3号において、L型とP-1型輸送物は、同法第10条の通報対象から除外されている。</p> <p>原子力緊急事態に該当する漏えいが理論的に発生しないA型輸送物と、同施行規則第21条第2号で原子力緊急事態から除外されている低比放射性物質(P-2型輸送物及びIP-3型輸送物)の運搬についても同様に、同法第10条の通報対象から除外すべきである。</p>		<p>原子力災害対策特別措置法は原子力災害から国民の生命・身体及び財産を保護することを目的としており、事態が進展しても原子力災害が発生しない物の輸送に対して通報を求めるのは、法の目的を逸脱している。</p> <p>A型輸送物にはA2値(原子力緊急事態となる漏えい量)を超える放射性物質は含まれていないため、漏えいにより原子力災害が発生する可能性はない。またIP型からの漏えいは、法令上原子力緊急事態に該当しない。</p> <p>従って、これらの輸送物からの漏えいは、第10条通報から除外すべきである。</p>	<p>原子力災害対策特別措置法第10条 原子力災害対策特別措置法施行令第4条第4項 原子力災害対策特別措置法施行規則第9条第3号</p>	文部科学省 経済産業省 国土交通省	<p>原子力災害対策特別措置法の第15条で定義される原子力緊急事態に至るおそれのない、低レベル放射性廃棄物や中に使用済み燃料が入っていない使用済み燃料輸送容器を輸送する場合にも、第10条の通報が求められている。</p> <p>また事業所外運搬の際には、周辺に影響のない極微量の放射性物質の漏えいでも、第10条の通報をしなければならない。</p>

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200074	自動車検査制度の廃止	道路運送車両法第58条、第61条	自動車は、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ運行できない。	C		自動車の検査制度は、安全の確保及び環境の保全を図るため、使用者の自主的な保守管理の実施を前提に国が定期的に行っているものであり、これにより、その時点での安全・環境基準適合性を確認するとともに、使用者の点検や適切な整備の実施を促しているものである。このため、現行制度を廃止し、任意的な制度とすることはできない。なお、交通事故の原因が整備不良である割合や路上故障の件数は相当数有り、近年、横断い又は増加する傾向にあることから、十分な自己管理が行われているとはいえない状況である。また、自動車検査証の有効期間については、「規制改革の推進に関する第2次答申」にあるように安全で環境との調和のとれた車社会の実現を目指すという車検・点検整備制度本来の目的を念頭に置き、必要なデータを収集の上、安全確保、環境保全の面から有効期間の延長の可能性等を判断するための調査を行うこととしている。		5119	5119021	長野県	11	自動車検査制度の廃止		自動車の性能は、耐久性等の品質が向上し、安全性が保たれている。自動車の故障などによる整備は、自己責任において行うことが必要であり、車検制度を廃止する。
z1200075	車両総重量規制における3軸車25トンまでの規制の緩和	車両制限令第3条第1項第2号イ 車両の通行の許可の手續等を定める省令第1条 道路運送車両法第40条(道路運送車両の保安基準第4条)	車両総重量は、車長及び軸距に応じて最大25トン。	C		車両総重量については、平成5年度に、車長11メートル以上及び最速軸距7メートル以上の車両は25トンまで緩和したところであるが、車長及び軸距の短い車両について総重量を緩和した場合には橋梁の単位面積当たりの荷重が大きくなり、橋梁に対する影響が極めて大きくなる。そのため、橋梁を健全な状態で利用者にサービス提供するためには、橋梁に対する影響を一定以下に制限することが必要である。 例えば、現在の車長11メートルを9メートルに緩和した場合、主げたに対する車両の影響が1.2倍程度以上に増加すると試算され、この影響を緩和するためには多くの橋梁の主げたを短期間に補強する必要が生じる。その場合には、莫大な費用(平成5年度以降に25トン対応の橋梁補強を行った場合は1橋当たり60～80百万円の費用を要した事例もあるが、直轄国道の橋長が15メートル以上の橋梁は約1万橋存在)がかかることや、主要な道路の橋梁の通行止め若しくは通行制限に伴う渋滞を引き起こすことなどからその社会的損失は少なくないと考えられるため、当該規制を直ちに緩和することは困難である。 例えば、最速軸距の短い自走式建設機械は、現在でも特殊車両通行許可の対象とされており、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認められる場合は、特殊車両通行許可の対象とすることが可能。 ご要望の規制を緩和するためには、前回答のように数多くの橋梁主桁の補強が必要となり、橋梁維持修繕費の大幅な増加及び主要道路の通行規制などによる社会的損失が少なくないと考えられるため、将来的にも慎重な対応が必要		5069	5069004	社団法人全日本トラック協会	11	3軸車25トンまでの規制緩和		3軸車25トンまでの規制緩和
z1200076	事業用の土砂等運搬大型自動車に関する表示番号制度の廃止	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	土砂等を運搬する大型自動車を使用する者は、当該車両について表示番号の指定を受け、また、表示番号を自動車の外側に見やすいように表示しなければならない。	C		運賃負担力の小さいものを運搬する土砂等運搬大型自動車は、速度制限違反、積載制限違反及び過労運転を生じやすく、一旦事故を起こした場合は重大事故となる可能性が高い。したがって、土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法においては、道路運送法により義務付けられている使用者等の表示に比べて、より見やすい表示番号を表示することにより運転者・使用者の無謀な運転に対する自戒自粛を促すこととしている。このため、表示番号制度の廃止は困難。		5069	5069005	社団法人全日本トラック協会	11	土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和		土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200074	自動車検査制度の廃止	5119	5119021	長野県	11	自動車検査制度の廃止		自動車の性能は、耐久性等の品質が向上し、安全性が保たれている。自動車の故障などによる整備は、自己責任において行うことが必要であり、車検制度を廃止する。	現行の車検制度を廃止し、自己責任において、国土交通大臣が行う検査を受けたものには、「自動車検査証」を交付する。この検査証の有効期限は現行車検期間の倍の4年とする。この検査証を備えていなくても、運行の用には供せる。ただし、この検査証を備えないで事故、違反(自動車の整備に関わる以外も含む)をしたときは、刑罰、料料等は、加重する。	様々な理由(所有者の病気等)により現行車検期限までに車検が受けられない場合には、自動車に乗れなくなる。また、月数十キロしか乗らない車と、月数千キロも乗る車とが、同じ期間で車検を受けることは不合理である。あくまでも自動車所有者の判断で自主的な保守点検をし、その点検をしている車に対し、国が有効な車検証を交付する。	道路運送車両法第58条、第61条	国土交通省	道路運送車両法や道路交通法に関わる罰則規定を自動車車検証を備えていないものは、加重することにより整備は担保される。
z1200075	車両総重量規制における3軸車25トンまでの規制の緩和	5069	5069004	社団法人全日本トラック協会	11	3軸車25トンまでの規制緩和		3軸車25トンまでの規制緩和	最遠軸距5.5m未満の自動車の車両総重量20トン	建設事業にとって必要不可欠な建設資材等の運搬を行っているダンプカー、コンクリートミキサー車等については、輸送の効率化等に資するため、車長、軸距にかかわらず3軸車25トンまでの車両総重量規制緩和を図りたい。	国土交通省 道路運送車両の保安基準第4条、車両制限令第3条第1項第二号イ	国土交通省	
z1200076	事業用の土砂等運搬大型自動車に関する表示番号制度の廃止	5069	5069005	社団法人全日本トラック協会	11	土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和		土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和	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」等に基づく下記の規制について、物流コストの軽減を図る観点から、早期に緩和されたい。 (1)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いることから、二重規制となる営業用ダンプカーへの「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」義務については、廃止されたい。 (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、営業用については運行管理等により、過積載違反が大幅に減少している現状に鑑み、物流コストの低減を図る観点から、早期に廃止されたい。	国土交通省 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	国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200077	土砂等運搬大型車に関する積載重量の自重計の取付け義務の廃止	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故防止等に関する特別措置法第3条第3条第2項、第4条、第6条	土砂等を運搬する専ら貨物を運搬する構造となっている道路交通法第3条に規定する大型自動車を使用する者は、技術上の基準に適合する積載の重量計を当該土砂等運搬大型車両に取り付けなければならないこととなっている。	c			ダンプカーによる過積載は、依然として過積載全検挙数の半数近く(平成13年度)を占めるといふ厳しい状況にあることから、自重計の取り付けにより、過積載の防止を図っているところである。仮に自重計の取付義務を廃止する場合には、これに変わる過積載防止措置を規定する必要がある。現在考えられる措置としては、過積載を行った場合に走行を不能にする装置の備え付けがあるものの、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義務規定を廃止することは困難である。	5069	5069005	社団法人全日本トラック協会	21	土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和		土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和
z1200078	運輸協定締結(トレーラーの相互使用)における車庫義務の緩和	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、第6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(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。運輸協定を締結し、相互使用することとしているトレーラーの車庫については、相互使用に係る全ての事業者が車庫を確保するよう求める運用を行っている場合がある。	b			運輸協定を締結し、相互使用することとしているトレーラーについては、自動車の保管場所の確保等に関する法律や貨物自動車運送事業法の趣旨、相互使用の実態等を勘案して、対応を検討する。	5111	5111022	社団法人日本自動車工業会	11	運輸協定締結(トレーラーの相互使用)における車庫義務の緩和		運輸協定にもとづきトレーラーの相互使用を行う際、ひとつの会社が増車した車両の車庫を確保すれば、協定を締結した片方の会社は、車庫の確保を免除するよう制度の見直しをお願いしたい。
z1200079	車高規制の緩和	車両制限令第3条第1項第3号	車高の一般的制限値は3.8メートル。	a			車高規制については、規制改革推進3か年計画(再改定)による決定事項も踏まえ、安全性を確保しつつ物流を効率化するための規制の見直しを平成15年度中に実施することとして、検討を進めている。	5111	5111023	社団法人日本自動車工業会	11	特殊車輛通行許可書手続きの簡素化		96コンテナの走行許可申請を対象外として欲しい。
z1200080	高速道路料金の軽減化	道路整備特別措置法第2条の4、第7条の4、第7条の15、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	高速道路の料金については、道路整備特別措置法第11条に基づき、新設、改築その他管理に要する費用で政令(施行令第1条の5)で定めるものを償うものであり、かつ、公正妥当なものでなければならない。」とされている。	b	-		高速道路の料金については、償還に与える影響や利用者の負担の公平性を確保することが必要であり、また、商業車両、自家用車両等の利用目的に応じた料金設定は、料金徴収実務上においても困難であるが、現在、高速自動車国道においては、大口・多頻度利用者の利便を図るサービスとして別納割引制度の廃止に伴い、新しい制度を検討中である。	5111	5111027	社団法人日本自動車工業会	11	高速道路料金の軽減化		商業車輛に対する高速道路料金の軽減を図ってもらいたい。
z1200081	NPO等が自家用車を利用して物品輸送サービスを行うことの容認	貨物自動車運送事業法第3条、道路運送法第80条	一般貨物自動車運送事業(不特定の者の需要に応じ、有償で自動車(3輪以上の軽自動車及び2輪の自動車を除く)を使用して貨物を運送する事業)を行おうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない(貨物自動車運送事業法第3条)。また、自家用自動車は、公共の福祉を確保するためやむを得ないものとして国土交通大臣の許可を受けた場合を除き、有償で運送の用に供してはならない(道路運送法第80条)。	c			一般貨物自動車運送事業の実施に際しては、貨物の運送に関し、一定の水率以上の事業経営能力や輸送の安全確保能力等を有することが必要となるため、許可制とし、事前にこれらの能力の有無を審査することとしているところ、本件要望に係るサービスについてもこれらの能力を審査する必要があるため、貨物自動車運送事業法第3条に基づく許可を不要とすることは適当ではない。	5004	5004002	個人	11	NPO等が自家用車を利用して物品輸送サービスを行うことの容認		有償ボランティアやNPOが自家用車を使用して、ごみの戸別収集・運搬を行う場合に必要となる、貨物自動車運送事業法第3条に定める許可(いわゆる緑ナンバーの取得)を不要とする。
z1200082	二輪独自の高速道路通行料金の創設	道路整備特別措置法第2条の4、第11条、道路整備特別措置法施行令第1条の5、第10条の6	高速道路料金の車種区分については、より負担の公平を図る観点から、昭和63年の道路審議会答申を受けて、平成元年の料金改定において、それまで二輪車からマイクロバスや8トン未満の貨物自動車までが含まれていた普通車の区分を「中型車」、普通車、軽自動車等の3車種に分け、自動二輪車については、軽自動車等」に区分している。	c	-		自動二輪車については、走行時に他の車両と同様に1車線を占有し、交通安全上必要な車間距離を確保する必要があること(占有者負担)、また法定の最高速度は他の車種と同様に100kmであること(受益者負担)、さらに照明、標識等に要する費用や道路巡回費用等に関して、他の車種と同様の負担を行うべきものと考えられること(原因者負担)から総合的に勘案すると軽自動車との差異はほとんどなく、同一の車種区分とすることは適正であると認識している。	5111	5111031	社団法人日本自動車工業会	11	二輪独自の高速道路通行料金設定		二輪車と四輪車を車両占有面積や道路損傷度の面から比較し、その結果を反映した二輪独自の通行料金を設定されることを要望。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200077	土砂等運搬大型車に関する積載重量の自重計の取付け義務の廃止	5069	5069005	社団法人全日本トラック協会	21	土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和		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」等に基づく下記の規制について、物流コストの軽減を図る観点から、早期に緩和されたい。 (1)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いることから、二重規制となる営業用ダンプカーへの「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」義務については、廃止されたい。 (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、営業用については運行管理等により、過積載違反が大幅に減少している現状に鑑み、物流コストの低減を図る観点から、早期に廃止されたい。	国土交通省 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	国土交通省		
z1200078	運輸協定締結(トレーラーの相互使用)における車庫義務の緩和	5111	5111022	社団法人日本自動車工業会	11	運輸協定締結(トレーラーの相互使用)における車庫義務の緩和		運輸協定にもとづきトレーラーの相互使用を行う際、ひとつの会社が増車した車両の車庫を確保すれば、協定を締結した片方の会社は、車庫の確保を免除するよう制度の見直しをお願いしたい。	運輸協定を締結し、トレーラーの相互使用を行う場合は、それぞれの協定会社において相互使用で増車した台数分の車庫を確保する必要がある。	運輸協定を締結、相互使用で増車する場合双方で車庫を確保しなければならず協定の拡大の足かせ、業者の負担を増している。	国土交通省 「通達 貨物自動車運送事業の用に供するトレーラーの相互使用について」(平成9年7月1日自貨第78号) 「公示 一般貨物自動車運送事業の事業計画変更等に関する処理方針について」(平成9年7月15日中運局公示第150号) (貨物自動車運送事業法第15条は、平成9年7月にトレーラー輸送の普及を目的に削除されたが、通達等では上記規定が残存)	国土交通省	
z1200079	車高規制の緩和	5111	5111023	社団法人日本自動車工業会	11	特殊車輛通行許可手続きの簡素化		96コンテナの走行許可申請を対象外として欲しい。	高さ制限について、現行は3.8メートルの高さ制限があり、96コンテナ(高さ4.1メートル)の走行は申請許可の対象となっている。	道路の高さ規格は4.5メートルである。	道路交通法、道路法	警察庁 国土交通省	-本項目は、以前から要望しているが、引き続き検討いただきたく再要望する。 -重点要望項目
z1200080	高速道路料金の軽減化	5111	5111027	社団法人日本自動車工業会	11	高速道路料金の軽減化		商業車輛に対する高速道路料金の軽減を図ってほしい。	現状、商業車輛に対する特別料金の設定はない。	貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法の改正により、運賃は自由化となったものの、実質的には以前から自由化状態にあり、運賃のデフレ化は進行の一途を辿っている。高速道路料金が車輛の高率稼働を著しく阻害している。又、現行料金は諸外国と比較し、驚異的に高い。	道路交通法	国土交通省	重点要望項目
z1200081	NPO等が自家用車を利用して物品輸送サービスを行うことの容認	5004	5004002	個人	11	NPO等が自家用車を利用して物品輸送サービスを行うことの容認		有償ボランティアやNPOが自家用車を使用して、ごみの戸別収集 運搬を行う場合に必要となる、貨物自動車運送事業法第3条に定める許可(いわゆる緑ナンバーの取得)を不要とする。	有償ボランティアやNPOが、自家用車を使って独居老人や単身者の「ごみ」を各家庭からごみ収集ステーション又は一般廃棄物処理施設まで運搬する「ごみ出し代行サービス」を行う	近年のごみ減量化 分別の流れの中で、ごみ収集ステーション数や品目ごとの収集頻度が減っており、ごみを出す住民(特に独居老人や単身者)の負担が増大していることから、「ごみ出し」の支援サービスが展開できるようにする。	貨物道路運送事業法第3条 道路運送法第80条	国土交通省	特区に係る第3次提案募集において、軽自動車においては貨物自動車運送事業法第36条の届出により「ごみ出し代行サービス」ができる、との回答を得ているが、普通自動車によるサービスの可否について確認する必要がある。 なお、当該サービスを実施するには、廃掃法の許可なく行うことの容認が必要である。
z1200082	二輪独自の高速道路通行料金の創設	5111	5111031	社団法人日本自動車工業会	11	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。	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	国土交通省	-本項目は、以前から要望しているが、引き続き検討いただきたく再要望する。 -重点要望項目

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200083	自動二輪車の駐車場整備の促進	駐車場法第2条第4号	駐車場法第2条第4号は駐車場法における用語の意義を規定したものに過ぎず、自動二輪車を受け入れること出来る駐車施設の整備を規制するものではない。	d	-	駐車場法には自動二輪車の駐車場への受け入れを妨げるような規制はないため、駐車場法の対象に自動二輪を含めることと、自動二輪車の駐車可能な駐車場の設置が進むことの因果関係は不明であり、また、駐車場の附置義務制度についても、具体的内容は個々の地方公共団体の条例により定められることになるので、現行法でも十分対応可能であると認識している。		5111	5111032	社団法人日本自動車工業会	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。
z1200084	自動車型式指定申請に先駆けた装置型式指定申請(制動装置等)のみの申請の容認	道路運送車両法第75条の2	車両法第75条の2第4項において、装置の指定をする際には、当該装置を取り付けることができる自動車の範囲を限定することができることと規定されている。これは、制動装置等のシステム装置が、自動車の重量等の仕様に対応して設計・製作されているためである。現在、自動車の範囲の限定方法は、自動車の型式等により特定しているため、装置と自動車の型式指定申請は同時に行うことが一般的である。	b		今後、関係者と技術的な検討を行い、今年度中を目途に結論を得ることとしている。		5111	5111034	社団法人日本自動車工業会	11	自動車型式指定申請に先駆けた装置型式指定申請(制動装置等)のみの申請の容認		自動車型式指定申請に先駆けて、制動装置等のシステム装置に係る装置型式指定申請のみ単独で申請することも認めて頂きたい。
z1200085	構造装置 機能確認試験の提示車両選定基準の明確化及び提示車両の削減	自動車型式指定規則第3条	自動車型式指定規則第3条第1項において、自動車の型式指定を申請する者は、申請に係る自動車を、保安基準適合性の審査のため、独立行政法人交通安全環境研究所に提示しなければならないと規定されている。試験自動車選定方法については、独立行政法人交通安全環境研究所が、「構造装置 機能確認の試験自動車選定ガイドライン」(平成15年3月31日付)を定め、関係者に対して通知をしたところである。	b		今後、関係者と技術的な検討を行い、今年度中を目途に結論を得ることとしている。		5111	5111035	社団法人日本自動車工業会	11	構造装置 機能確認試験の提示車両選定基準の明確化及び提示車両の削減		構造装置 機能確認試験の提示車両選定基準を公開していただきたい。
z1200086	被牽引車の牽引自動車制限における連結検討の簡素化(自動化)	道路運送車両法(自動車の検査及び自動車検査証)第五十八条(自動車検査証の記載事項の変更及び構造等変更検査)第六十七条道路運送車両法施行規則第三十五条の三(自動車検査証の記入の申請等)第三十八条 8項 8号	被牽引自動車の自動車検査証に牽引自動車の車名及び型式を記載しており、記載されていない牽引自動車に被牽引自動車を牽引する場合は、法第六十七条に基づき記載事項の変更義務が生じる。記載事項の「牽引自動車の車名及び型式」を変更する際には、保安基準に適合しなくなる恐れがあると認められる場合、連結検討書等により構造等変更検査を行うが、既に保安基準上問題ないことが確認されている場合は、構造等変更検査を行わずに記載事項を変更している。	b		動力性能のクラス別表示については、連結装置の装着位置等が型式によって異なっており、同じ動力性能であっても連結時の高さ等、連結時の状態が保安基準に適合しない場合があるため、受け入れることは出来ない。 なお、連結検討の手続きの簡素化については、既に審査を行ったもの及びこれに排ガス対策のみを行ったものについては、連結検討書を必要とする構造等変更検査を行わずに記載事項を変更しているところである。 しかし、現行の制度では被牽引自動車の自動車検査証に牽引自動車の車名及び型式を記載しており、牽引車の導入に伴い多数の被牽引車の自動車検査証の記載事項を変更する必要があるため、自動車検査証の記載事項について現在検討を行っているところ。		5111	5111037	社団法人日本自動車工業会	11	被牽引車の牽引自動車制限における連結検討の簡素化(自動化)		制限の基準を車名・型式指定から、動力性能ごとのクラス別表示にしていきたい。 改善効果) 連結変更時の費用及び工数削減 輸送効率化の手段として、牽引車の交換によるロット運行の検討範囲が拡大できる。
z1200087	高速道路通行料金の徴収制度の見直し	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10の5、第10の6	高速道路料金に関する車種区分及び車種間比率については、高速道路を空間的及び時間的に占有する割合に応じた占有者負担の考え、建設及び管理にかかる費用への影響割合に応じた原因者負担の考え、高速道路を利用することにより受ける便益に応じた受益者負担の考えに基づき、これらを総合的に勘案して決定しているところである。	c	-	3車軸の貨物自動車に比べ4車軸の貨物自動車の方が、より重量の貨物の積載が可能で得られる便益が高いこと、車両総重量がより大きく橋梁等道路に与える損傷度合いが強く建設及び管理にかかる費用への影響度合いが大きいこと等を考慮すると、両者間で料金に差を設けることは適当であると認識している。 なお、トレーラーでない普通貨物自動車については、4車軸であっても車両の総重量、長さ等が車両制限令に定める限度以下のものは3車軸と同一の区分となっている。		5111	5111041	社団法人日本自動車工業会	11	高速道路通行料金の徴収制度の見直し		大型車の高速道路通行料金を3車軸料金に統一していただきたい。 改善効果) 2軸トレーラーに変更することで、タイヤサイズを細くでき、製品自動車の積載効率が向上する。 トレーラーの内輪差が小さくなるので、安全性が向上する。 トレーラーのタイヤ本数が4本となるので、バンク時でもすぐに頓挫することはない。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200083	自動二輪車の駐車場整備の促進	5111	5111032	社団法人日本自動車工業会	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。	駐車場法	国土交通省	重点要望項目
z1200084	自動車型式指定申請に先駆けた装置型式指定申請(制動装置等)のみの申請の容認	5111	5111034	社団法人日本自動車工業会	11	自動車型式指定申請に先駆けた装置型式指定申請(制動装置等)のみの申請容認		自動車型式指定申請に先駆けて、制動装置等のシステム装置に係る装置型式指定申請のみ単独で申請することも認めて頂きたい。	制動装置等のシステム装置については、車両法第75条の2に基づく装置型式指定申請を行う際には、同時に車両法第75条に基づく自動車型式指定申請を行うよう取り扱われている。(車両法第75条で未指定の自動車型式を、車両法第75条の2で指定する装置の申請において、当該装置を取り付けることができる自動車として申請することはできないとの取扱い。)	車両を日欧で販売し、欧州向け車両の発売が先行する場合、現状の取扱いでは、二度の試験が発生し、申請者の負担が増加する可能性がある。(試験条件が欧州仕様より日本仕様の方が厳しい場合には、欧州仕様で最初に試験を実施し、後日、再度日本仕様で試験を実施する必要が発生する。同時申請できれば、条件の厳しい日本仕様の1試験で代表することができる。)	道路運送車両法第75条の2	国土交通省	
z1200085	構造装置機能確認試験の提示車両選定基準の明確化及び提示車両の削減	5111	5111035	社団法人日本自動車工業会	11	構造装置機能確認試験の提示車両選定基準の明確化及び提示車両の削減		構造装置機能確認試験の提示車両選定基準を公知していただきたい。	自動車型式指定申請において、自動車型式指定規則第3条に基づき運行の用に供していない自動車(新車)を提示し、保安基準の規定に適合することの審査を受けている。上記審査の内、構造装置機能確認試験については、提示車両の選定基準が不明確なまま今日まで試験が実施されている。	提示車両の選定基準が不明確なため、試験要否の見解が分かれることがあり、申請者としては確実性を期して多めに提示車両を準備することが必要となる。	自動車型式指定規則	国土交通省	
z1200086	被牽引車の牽引自動車制限における連結検討の簡素化(自動化)	5111	5111037	社団法人日本自動車工業会	11	被牽引車の牽引自動車制限における連結検討の簡素化(自動化)		制限の基準を車名・型式指定から、動力性能ごとのクラス別表示にしていきたい。 【改善効果】 連結変更時の費用及び工数削減 輸送効率化の手段として、牽引車の交換によるロット運行の検討範囲が拡大できる。	被牽引車を登録する場合、牽引自動車の原動機性能その他駆動性能から牽引重量が制限されており、被牽引車の車検証に牽引できる車両の車名及び型式が記載され当該車両以外の牽引は不可となっている。牽引自動車の追加をする場合は、自動車メーカーによる連結検討書を運輸支局へ提出し審査を受けなければならない。海上コンテナシャーシなどでは、牽引車の記載数が多いため、車検証が二枚となっている。	ほぼ同様の性能を持つ牽引自動車であっても、被牽引車の車検証に記載された車名及び型式と記号がひとつでも違えば牽引することができない。自動車メーカーへ依頼する連結検討書は有料(2~3万円)であり、負担がかかる。	道路運送車両法施行規則第三十五条の三	国土交通省	
z1200087	高速道路通行料金の徴収制度の見直し	5111	5111041	社団法人日本自動車工業会	11	高速道路通行料金の徴収制度の見直し		大型車の高速道路通行料金を3軸車料金に統一していただきたい。 【改善効果】 2軸トレーラに変更することで、タイヤサイズを細くでき、製品自動車の積載効率が向上する。 トレーラの内輪差が小さくなるので、安全性が向上する。 トレーラのタイヤ本数が4本となるので、バンク時でもすくりに頓挫することはない。	大型車両の通行料金について、現行制度では車軸数によって2段階に分かれている。3軸車(トレーラ含む)・・・大型4軸車(トレーラ含む)・・・特大(大型の約1.5倍の料金設定)	車両運搬用など比較的積載重量の軽い(道路を傷める率は少ない)車両であっても4軸車と1つことで特大扱いとなる。通行料金が高くなるため、トレーラの開発も1軸車が主流になる。1軸車のトレーラはタイヤが太く(15/80R22.5)なり、タイヤハウス部が狭く積載する製品自動車の大きさが制限される。また、シングルタイヤとなるためバンク時に車体が接地することで頓挫する。	道路整備特別処置法 第十一条 道路整備特別処置法 施行令 第一条の七	国土交通省	重点要望項目

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200088	都道府県が所有する自動車の登録手続き等の際に発行する委任状の委任者(所有者)の明確化	登録名義人の表示等の取り扱いについて」昭和34年11月21日自管第122号	地方公共団体が所有する自動車の登録は、地方公営企業に属する自動車を除き、地方公共団体の長から発行された委任状を添付し申請している。	b		全国に共通する問題であるところ、地方公共団体における負担や、期待される効果等の実態について調査検討した上で、その導入の可否を判断することとする。		5113	5113001	新潟県	11	都道府県が所有する自動車の登録手続き等の際に発行する委任状の委任者(所有者)の明確化		都道府県が所有する自動車の登録等の手続きの際に必要な委任状(所有者)の発行を、知事から権限の委任を受けた地域機関の長とすることを求めるもの。
z1200089	都道府県が所有する自動車の登録名義人表示の弾力化	登録名義人の表示等の取り扱いについて」昭和34年11月21日自管第122号	地方公共団体が所有する自動車の登録名義人は、地方公営企業に属する自動車を除き、地方公共団体の名称とする。	b		全国に共通する問題であるところ、地方公共団体における負担や、期待される効果等の実態について調査検討した上で、その導入の可否を判断することとする。		5113	5113002	新潟県	11	都道府県が所有する自動車の登録名義人表示の弾力化		都道府県が所有する自動車の登録名義人の表示を地方自治体の定めた「物品管理職員」等の所属する組織名称でも登録を可能とするよう通達の改正を求めるもの。
z1200090	UN-ECE規則の採択の推進	道路運送車両法(自動車の装置)第四十一条	日本は1998年に「国連の相互承認協定」に欧州以外の国として初めて加入し、自動車の装置の基準である「国連の相互承認協定」に基づき協定規則(ECE規則)を積極的に採択しており、今年度末までに30規則を採択する予定である。 今後も、今回の要望を含む国内外からの要望や安全・環境上の影響、基準調和による経済的効果等を考慮し、優先度の高いものから採択を行うこととしている。このため、日本からECE規則の改正を提案するなど、ECE規則を採択するために必要な条件を整えるための作業を積極的に行っている。	-	-	ECE規則の採択については、今後国連や日EU基準認証専門家会合等を通じ、国内外関係者の意見を踏まえつつ、積極的に行っていくこととしている。		5072	5072061	欧州委員会(EU)	11	UN-ECE規則の採択の推進		EUは長い間日本がUN-ECE規則を早期に採択することを要望している。日本が2003年度までに30の規則の採択を目指していることに留意する。EUは次の点を要望する。 2003年度以後、年間の規則採択を大幅に加速する。 採択の決定には、EUの優先順位を考慮する。すなわち、日本が未採択の「照明関係規則(R4, R20, R37, R48, R87, R98, R99, R112, R113)をすべての採択、安全を優先させる論理的結果として、R14、およびR16の包括的採択、さらに、他の重要な規則として、R43, R44, R46, R59, R90, R97, R103の採択を望む。
z1200091	JRコンテナ輸送の危険物品規制緩和	鉄道営業法第7条 本州と北海道を連絡するトンネルにおける貨物運送の安全の確保について(昭和63年官鉄保第86号、貨技第9号)	運送に当たり特別の設備を必要とする貨物については、鉄道事業者は、その設備がある場合に限り当該貨物の運送を引き受けることとされている。 青函トンネルの防災設備の実態を踏まえ、危険性を有する物について青函トンネルの通過を禁止又は制限をしている。	c, e	(なし)	青函トンネルは、延長約54kmに及び他に類を見ない長大トンネルであることから、危険性を有する物のうち、事故になった場合にトンネルの機能回復が著しく困難であると予想されるものや、現行の防災設備では対応不可能な事故となることが予想されるものについては、輸送の安全の確保の観点から青函トンネルの通過は不適切であると考えている。 なお、開門トンネルにおける危険性を有する物の輸送に関しては、特別の規制はない。		5079	5079001	社団法人日本化学工業協会 規制緩和等検討部会	11	JRコンテナ輸送の危険物品規制緩和		JRで本州～北海道間 ISOタンクコンテナで危険物品・劇毒薬品を輸送する場合、開門及び青函トンネルが通れない。
z1200092	船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	船舶法 船舶登記規則	船舶法第1条の要件を満たす日本船舶の所有者は、船舶に関する権利変動を公示し、取引の安全を図るといふ私法上の目的を持つ船舶登記、及び船舶の国籍を証明し行政上の取締り及び管理に資するといふ公法上の目的を持つ船舶の登録を行う。 船舶所有者は、商法第686条及び船舶法第5条及び附則第34条の規定により登記所に船舶登記を為し、船舶法第5条の規定により国土交通省地方運輸局等船舶登録事務取扱官署(以下「管海官庁」という)の船舶原簿に登録し、船舶国籍証書の交付を受ける。 船舶国籍証書は、船舶法第6条の国旗掲揚又は船舶の航行開始要件であるとともに、所有者の記載は商法第687条により船舶所有権について第三者に対抗することとなる。	a		現在、国民の負担を出来る限り軽減するための制度として、船舶登録事項と一致している船舶登記の表題部に関する事項について、管海官庁に変更登録の申請があった場合に、管海官庁から登記所へ変更登記の囑託(囑託制度)の創設を検討している。		5035	5035008	社団法人日本船主協会	11	日本籍船の登記・登録の一元化		わが国においては、船舶のみ登記・登録の二元的制度のもとで煩雑な手続きが必要となっているので、登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200088	都道府県が所有する自動車の登録手続き等の際に発行する委任状の委任者(所有者)の明確化	5113	5113001	新潟県	11	都道府県が所有する自動車の登録手続き等の際に発行する委任状の委任者(所有者)の明確化		都道府県が所有する自動車の登録等の手続きの際に必要な委任状(所有者)の発行を知事から権限の委任を受けた地域機関の長とすることを求めるもの。		現在、当県の地域機関(出先機関)における公用自動車の新規登録、廃車手続き、使用者変更手続きの際に必要な委任状については、国の通知により地方公共団体の所有する登録名義人が地方公共団体とされていることから、知事印の押印が必要となっている。このため地域機関と本庁間で委任状のやりとりや事務手続きが必要となり、事務の効率化を妨げているため。	昭和34年11月21日付け 各陸運局長あて 自官第122号運輸省自動車局長依命通達 登録名義人の表示等の取り扱いについて」(4)(5)	国土交通省	詳細説明書 自官第122号運輸省自動車局長依命通達(写) 手続きの際に発行する委任状(様式) 別紙<参考>土地登記の場合の法務局への提出書類の記載例
z1200089	都道府県が所有する自動車の登録名義人表示の弾力化	5113	5113002	新潟県	11	都道府県が所有する自動車の登録名義人表示の弾力化		都道府県が所有する自動車の登録名義人の表示を地方自治体の定めた物品管理職員等の所属する組織名称でも登録を可能とするよう通達の改正を求めるもの。		現在、当県の地域機関(出先機関)における公用自動車の新規登録、廃車手続き、使用者変更手続きの際に必要な委任状については、国の通知により地方公共団体の所有する登録名義人が地方公共団体とされていることから、知事印の押印が必要となっている。このため地域機関と本庁間で委任状のやりとりや事務手続きが必要となり、事務の効率化を妨げているため。	昭和34年11月21日付け 各陸運局長あて 自官第122号運輸省自動車局長依命通達 登録名義人の表示等の取り扱いについて」(4)(5)	国土交通省	詳細説明書 自官第122号運輸省自動車局長依命通達(写) 手続きの際に発行する委任状(様式) 新潟県物品会計規則(抜粋)
z1200090	UN-ECE規則の採択の推進	5072	5072061	欧州委員会(EU)	11	UN-ECE規則の採択の推進		EUは長い間日本がUN-ECE規則を早期に採択することを要望している。日本が2003年度までに30の規則の採択を目指していることに留意する。EUは次の点を要望する。 2003年度以後、年間の規則採択を大幅に加速する。 採択の決定には、EUの優先順位を考慮する。すなわち、日本が未採択の照明関係規則(R4, R20, R37, R48, R87, R98, R99, R112, R113)をすべての採択、安全を優先させる論理的結果として、R14、およびR16の包括的採択、さらに、他の重要な規則として、R43, R44, R46, R59, R90, R97, R103の採択を望む。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 2.2.3.国際基準の促進/自動車 UN-ECE協定規則の採択 による。		国土交通省	
z1200091	JRコンテナ輸送の危険物品規制緩和	5079	5079001	社団法人日本化学工業協会 規制緩和等検討部会	11	JRコンテナ輸送の危険物品規制緩和		JRで本州-北海道間 ISOタンクコンテナで危険物品・劇毒薬品を輸送する場合、関門及び青函トンネルが通れない。		トンネルを通れるようにすることにより、輸送の利便性(ロードタイム、輸送手段当)・コスト面のメリットが大きい。	鉄道法「青函危険品」	国土交通省	
z1200092	船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	5035	5035008	社団法人日本船主協会	11	日本籍船の登記・登録の一元化		わが国においては、船舶のみ登記・登録の二元的制度のもとで煩雑な手続きが必要となっているので、登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。		日本籍船の登記・登録は、二元的制度の下で手続きが複雑になっている。船舶の登録抹消時においては管海官庁から登記所への囑託により手続きが一元化されていること、航空機においては航空機登録法による航空機の登録と航空機抵当法による抵当権の登録が航空機登録令のもとに一元化されており、自動車においても同様の制度となっていることを踏まえ、船舶の登記・登録の一元化を図り、速やかで合理的な登記・登録を可能にすること。	船舶法、船舶登記規則	法務省 国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200092	船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	船舶法 船舶登記規則	船舶法第1条の要件を満たす日本船舶の所有者は、船舶に関する権利変動を公示し、取引の安全を図るといふ私法上の目的を持つ船舶登記、及び船舶の国籍を証明し行政上の取締り及び管理に資するといふ公法上の目的を持つ船舶の登録を行う。船舶所有者は、商法第686条及び船舶法第5条及び附則第34条の規定により登記所に船舶登記を為し、船舶法第5条の規定により国土交通省地方運輸局等船舶登録事務取扱官署(以下「管海官庁」という)の船舶原簿に登録し、船舶国籍証書の交付を受ける。船舶国籍証書は、船舶法第6条の国旗掲揚又は船舶の航行開始要件であるとともに、所有者の記載は商法第687条により船舶所有権について第三者に対抗することとなる。	a		現在、国民の負担を出来る限り軽減するための制度として、船舶登録事項と一致している船舶登記の表題部に関する事項について管海官庁に変更登録の申請があった場合に、管海官庁から登記所へ変更登記の囑託(囑託制度)の創設を検討している。		5035	5035009	社団法人日本船主協会	11	船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化		わが国においては、船舶のみ登記・登録の二元的制度のもとで煩雑な手続きが必要となっているので、登記・登録に共通する変更事項についても、二度の手続きが必要となる。速やかに変更時の手続きの一元化を実現すること
z1200093	限定近海船に係る船員配乗要件の早期明確化	船舶職員及び小型船舶操縦者法第18条、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令第2条	船舶に乗り組ませなければならない船員職員の資格及び人数(配乗)は、船舶の大きさや推進機関の出力等の他に、その船舶の航行する区域を考慮して定めている。漁船以外の船舶の配乗については、船舶安全法に定める遠洋区域、近海区域、沿海区域及び平水区域の四つの航行区域に分けて定めている。	b		内航海運活性化のための方策について取りまとめた交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について」(平成15年12月11日)において、近海区域と沿海区域の間に、船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域(先島圏を含む沖繩関係については別途検討)の配乗を新たに設け、資格要件等を緩和することが盛り込まれた。この答申の実施のため、次期通常国会に提出を予定している船員法等の改正法案の施行に合わせて実施する予定。		5035	5035007	社団法人日本船主協会	11	限定近海船の船員配乗要件の早期具体化		堪航能力の優れた内航船舶については、20海里以遠の航行が可能となる航行区域(限定近海)が措置されたが、区域に対応した船員配乗要件が規定されていないので早期に具体化すべきである。
z1200094	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し	海上運送法 船舶法 等	日本の国籍を有する者等は、国際船舶を海外譲渡する場合には、譲渡日の20日前までに本省に譲渡届出とともに売買契約書を提出しなければならない。日本の国籍を有する者等は、船舶が国際譲渡により日本の国籍を喪失した場合は、譲渡日より2週間以内に、地方運輸局等船舶登録事務取扱官署(以下「管海官庁」という)に、売買契約書を添付し抹消登録の申請をしなければならない。この場合、売買契約書等提出書類が英文により作成されている時は、事務の効率化から和訳の添付を依頼している。	a		国際船舶の海外譲渡の届出の際に提出された売買契約書を、必要とする管海官庁に送付することにより、抹消登録申請時の添付を不要とし、また、売買契約書等提出書類が英文により作成されている場合の和訳の添付を不要とすることで、規定の改正を準備中である。平成15年度中に措置し対応することで準備中である。		5035	5035010	社団法人日本船主協会	11	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し		国際船舶を海外に譲渡する場合、海外譲渡届とともに売買契約書の添付が求められている。さらに、運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が必要とされている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とすること。また、国際化の流れに鑑み、登録抹消時に、運輸局に提出する書類のうち、英語を正文とする売買契約書・受渡議定書・委任状については、和訳の添付を不要とすること
z1200095	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	わ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	l	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見直しを行う。		5035	5035011	社団法人日本船主協会	11	船舶の建造許可に当たっての簡素化		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。
z1200096	船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の廃止を含む抜本的な見直し	海上運送法施行規則第23条の15第3項、同第23条の16、船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令第3条 等	左記法令に則り、船舶運航事業者より各種報告書・届出がなされている	b		各種手続きに係る電子化・フンストップ化の利用状況、各省庁間における情報の共有の実行可能性について、検討・調整し、結論を得た上で、適正に対応する予定。また、船舶運航事業者の負担軽減の観点から、報告書等の簡素化・整理を検討・調整し、結論を得た上で、適正に対応する予定。		5035	5035012	社団法人日本船主協会	11	船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の廃止を含む抜本的な見直し		船舶運航事業者に対する各種報告書・届出等について更なる簡素化を図るべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200092	船舶登記制度と船舶登録制度の一元化	5035	5035009	社団法人日本船主協会	11	船舶原簿と船舶登記簿の変更手続きの一元化		わが国においては、船舶のみ登記・登録の二元的制度のもとで煩雑な手続きが必要となっているので、登記・登録に共通する変更事項についても、二度の手続きが必要となる。速やかに変更時の手続きの一元化を実現すること。		既に登録済の船舶において船舶原簿と船舶登記簿に変更があった場合、両者共通の事項については、変更登録を行った管海官庁から登記所への囑託による変更登記の方法等を採用することにより、実質的な一元化を図る。方向で法務省・国土交通省間での協議が進められているとのことだが、速やかに変更時手続きの一元化を実現すること。	船舶法、船舶登記規則	法務省 国土交通省	
z1200093	限定近海船に係る船員配乗要件の早期明確化	5035	5035007	社団法人日本船主協会	11	限定近海船の船員配乗要件の早期具体化		堪航能力の優れた内航船舶については、20海里以遠の航行が可能となる航行区域(限定近海)が措置されたが、区域に対応した船員配乗要件が規定されていないので早期に具体化すべきである。		内航船舶の航行区域(沿海区域)は、原則として離岸距離20海里以内の水域とされている。本規制によると、地理的形状により、発着地間の最短距離を直線航行できなくなる等から、航海距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とするなど内航海運の運航効率を著しく低下させている。船舶安全法では、内航船舶の設備・構造も近代化され、安全性も向上していることとして、直線航行が可能な所謂「限定近海船」として平成13年10月に措置されている。しかし、現状の船舶職員の配乗(人数・資格)については、船舶安全法上の「限定近海区域」のような区分がないため、船舶安全法に定める航行区域での航海が事実上不可能となっている。	船舶職員法施行令第2条	国土交通省	
z1200094	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し	5035	5035010	社団法人日本船主協会	11	国際船舶を海外譲渡する際に提出する書類の見直し		国際船舶を海外に譲渡する場合、海外譲渡届とともに売買契約書の添付が求められている。さらに、運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が必要とされている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とすること。また、国際化の流れに鑑み、登録抹消時に、運輸局に提出する書類のうち、英語を正文とする売買契約書・受渡議定書・委任状については、和訳の添付を不要とすること。		海上運送法第44条の2に規定される国際船舶については、海外譲渡届の提出にあたり、売買契約書の添付が求められており、併せて運輸局において登録抹消手続きを行う際にも、再び売買契約書の提出が求められている。登録抹消手続きの際の売買契約書についてはその提出を不要とする方向で検討中とのことだが、速やかに実現すること。また、国際化の流れに鑑み、登録抹消時に、運輸局に提出する書類のうち、英語を正文とする売買契約書・受渡議定書・委任状については、和訳の添付を不要とすること。	海上運送法44条の2、船舶法14条等	国土交通省	
z1200095	船舶の建造許可に当たっての手続きの一層の簡素化	5035	5035011	社団法人日本船主協会	11	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。		当該規制は、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)法に基づき、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、わ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。	臨時船舶建造調整法第2条及び第4条	国土交通省	
z1200096	船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の廃止を含む抜本的な見直し	5035	5035012	社団法人日本船主協会	11	船舶運航事業者の提出する報告書・届出等の廃止を含む抜本的な見直し		船舶運航事業者に対する各種報告書・届出等について更なる簡素化を図るべきである。		船舶運航事業者には、法律・省令等に基づき、各種報告書・届出等の提出が必要とされている。近年、一部簡素化されてきているが、依然として他の報告等のデータとの共有を図れば更なる簡素化が可能と思われるものがある。現在、簡素化可能な書類・項目の抽出、確定後、省令改正等の担保措置についてスケジュール等を調整予定とのことであるが、速やかな実行をお願いしたい。	海上運送法等	国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200097	内航タンカーに係る20海里航行規制の緩和	船舶安全法施行規則第1条7項 船舶職員及び小型船舶操縦者法第18条、 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令第2条	船舶安全法体系では、航行区域として平水区域、沿海区域、近海区域等の航行区域を定め、かつ、航行区域に応じた船舶の構造、設備基準を定めている。沿海区域は、基本的には距岸20海里であり(20海里を超える海域も相当存在する)その基準は、近海区域に比べ、比較的穏やかなものとなっている。 また、船舶に乗り組ませなければならない船舶職員の資格及び人数(配乗)については、船舶の大きさや推進機関の出力等の他に、その船舶の航行する区域を考慮して定めている。 漁船以外の船舶の配乗については、船舶安全法に定める遠洋区域、近海区域、沿海区域及び平水区域の四つの航行区域に分けて定めている。	b		沿海区域については、規制緩和の一環として、平成8年に全国的に大幅に見直し、内航船の輸送効率化等を図るため、20海里を超える航路も沿海区域として拡大した(措置済み)。さらに、近海区域のうち、主要内航航路を含む区域(距岸100海里程度)を限定近海区域として新たに設定し、平成7年から平成13年にかけて大幅に基準を緩和するなど、内航船に対する規制緩和には前向きに取り組んでいる。 また、内航海運活性化のための方策について取りまとめた交通政策審議会答申「内航海運の活性化による海上物流システムの高度化について(平成15年12月11日)」において、近海区域と沿海区域の間に、船舶安全法上の限定近海に相当する航行区域(先島圏内を含む沖縄関係については別途検討)の配乗を新たに設け、資格要件等を緩和することが盛り込まれた。この答申の実施のため、次期通常国会に提出を予定している船員法等の改正法案の施行に合わせて実施する予定。		5021	5021211	社団法人日本経済団体連合会	11	内航タンカーに係る20海里航行規制の緩和		内航タンカーの20海里航行規制を緩和すべきである。
z1200098	引火性危険物積載船に係わる規制の緩和	港則法第6条、第23条 大型液化ガスタンカー及び大型液化ガスタンカーバースの安全防災対策(昭和60年8月27日、保安第114号 保安防第53号) 特定港における夜間入港制限の緩和及び危険物積載船のレーダー試運転制限の緩和について(平成13年3月27日、保安第21号)	船舶が特定港において危険物の荷役を行う場合には、港長の許可を受けなければならないこととなっている。夜間着積については、危険物荷役許可に際して考慮しているところである。 函館港、京浜港、大阪港、神戸港、関門港、長崎港及び佐世保港への夜間入港に際しては、港長の許可を受けなければならない。	c		夜間は、昼間に比べて視覚による距離の正確な把握が困難であり、操船ミス等による岸壁又は前後の岸壁に着岸している船舶との衝突事故の危険性が高い。また、引火性危険物積載船が座礁、衝突等の海難を引き起こした場合、危険物の流出、引火等により重大な海上災害が発生する可能性があり、かつ、夜間は周囲の状況把握が困難であるため、発災時の初動対応が懸念されることである。このような観点から、夜間着積については個々のバースにおいて必要な安全防災対策に係る実施体制を確立していただく必要がある。 引火性危険物積載船の夜間着積は行われておらず、夜間入港許可の対象となる事案はない。		5021	5021212	社団法人日本経済団体連合会	11	引火性危険物積載船に係わる規制の緩和		夜間着積については、投光機の使用等、一定の条件のもとで日没後の着積を許可すべきである。 また、外航タンカーの夜間入港についても、夜間入港安全対策の事前提示による包括許可を認めるべきである。
z1200099	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了	内航海運組合法第8条、第12条、第57条 内航海運暫定措置事業規程第30条	内航海運暫定措置事業は、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング施策であるとともに、内航海運の構造改革を推進する観点から、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図るための事業である。同事業は、平成10年5月に導入されているが、その際、船舶の平均的使用期間と暫定措置事業の収支を踏まえ、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		内航海運暫定措置事業は、収支相償った時点で終了することとなり、今後の建造納付金額及び解撤交付金申請額が不明である現時点においては、同事業の適用期間の明示は不可能である。 また、早期に同事業を終了した場合、現時点ではソフトランディング施策としての役割が未だ果たせていないことに加え、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を通じた内航海運の構造改革が進展しないこととなる。 更に、同事業を途中で終了した場合、内航海運業者間の公平性の確保の問題が発生するとともに、同事業に係る残存債務の処理の問題を生じさせることとなる。		5021	5021213	社団法人日本経済団体連合会	11	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了		内航海運暫定措置事業の適用期間を明示し、できる限り早期に終了させることにより、内航海運業の自由化を促進すべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200097	内航タンカーに係る20海里航行規制の緩和	5021	5021211	社団法人日本経済団体連合会	11	内航タンカーに係る20海里航行規制の緩和		内航タンカーの20海里航行規制を緩和すべきである。		20海里内運航の規制がある為、内航タンカーの運航は目的地に対し最短経路を設定できず遠回りとなっており、輸送時間及び燃料費等の面でロスが発生している。 内航船使用燃料の減少による環境改善(排出CO2減少)、離島等への石油製品の安定供給、内航輸送の効率化(航海距離の削減)などの効果が期待できる。 今日では、船舶仕様についても、近海船と沿海船に大差はなく、近海船に義務付けられている無線設備についても、通信インフラの整備が進み、沿海船についても代替通信手段が完備されている。 離島及び沖縄と本土間の輸送については、別途近海資格船が必要となり、その確保に余分なコストが発生している。 近海船の建造、または沿海船から限定近海船への改造は、船舶設備及び救命・消防設備の仕様が沿海船に比べ過大となり、建造費または改造費が多額となる。 近海船及び限定近海船の船員の配乗は、沿海船の配乗より上級免状保有職員の配乗が必要となり、船員費用が増大する。	船舶安全法施行規則第1条第7項	国土交通省	船舶はその船舶の保有する資格により航海できる海域が制限されており、内航タンカーの運航に関しては、沿岸から20海里までを線で囲んだ海域より遠い海域は航海できない(20海里航行規制)。一方で、離島及び沖縄と本土間の輸送について近海資格船が必要となる。
z1200098	引火性危険物積載船に係わる規制の緩和	5021	5021212	社団法人日本経済団体連合会	11	引火性危険物積載船に係わる規制の緩和		夜間着積については、投光機の使用等、一定の条件のもとで日没後の着積を許可すべきである。 また、外航タンカーの夜間入港についても、夜間入港安全対策の事前提示による包括許可を認めるべきである。		現行、日没後の離積については許可されていることから、棧橋の夜間照明設備等一定の条件を満たすことを条件に、日没後の着積についても可能とすることで、棧橋利用の効率化や、船舶運航の効率化が図られ、わが国港湾の国際競争力向上も期待できる。 外航タンカーの夜間入港については、次の安全対策改善に向けた多方面からの取組みにより、対応可能と考える。オイルタンカーの船舶構造変化(ダブルハル化)、レーダー装置等安全確保・危険防止装置の発達、GPS装置等船舶位置確認装置の精度・性能向上ISMコード導入による船舶安全管理の向上、棧橋照明設備の改善等。 船舶運航効率化による必要船舶の減少により、将来の船員不足対策となるほか、引火性危険物積載船の湾内停泊時間を短縮でき、港湾の安全対策に資する。	港則法第23条、第6条他、海上交通安全法第23条、同施行規則第15条 「航行安全指導集録」(改訂20版)(平成15年4月) 「大型液化ガスタンカー及び大型液化ガスタンカーバースの安全防災対策」(昭和60年8月27日、保安安第114号の2 保警防53の2)	国土交通省	引火性危険物積載船については、平成7年度より一定の基準を満たしていれば、日没後の荷役開始が可能になったが、日没後の着積は禁止されている。 外航タンカーの夜間入港についても、引火性危険物積載船については、事前提示による包括許可が認められていない。
z1200099	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了	5021	5021213	社団法人日本経済団体連合会	11	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了		内航海運暫定措置事業の適用期間を明示し、できる限り早期に終了させることにより、内航海運業の自由化を促進すべきである。		S&Bによる船腹調整に代わり、内航海運暫定措置事業が導入されたが、建造者は建造等納付金の費用負担があり、新船建造コスト負担が大きい。わが国産業界の国際競争力を強化する観点からも、当該暫定措置事業を早期に終了させ、新船建造に係るコストアップを抑制する必要がある。 近代化への早期転換により、輸送効率の向上が期待できる。	内航海運組合法第8条、第12条、第57条 規制緩和推進3か年計画(再改訂)(平成12年3月閣議決定) 内航海運暫定措置事業規程(平成10年5月運輸大臣認可)	国土交通省	内航海運暫定措置事業は、船腹調整事業の解消に伴い、引当資格が事実上無価値化することによる経済的悪影響を考慮し、1998年5月に導入された。同事業は、船舶を解散する事業者へ交付金を交付するとともに、新たに船舶を建造する事業者から納付金を納付させ、交付金の原資とすること等を内容とするものである。1999年3月の規制緩和推進3か年計画において、「できるだけ短い一定期間に限って暫定措置事業を導入する」旨が明記されているが、暫定措置事業規程には、具体的な適用期間が明示されていない。また、2002年4月にとりまとめられた「次世代内航海運ビジョン」において、同事業についてはシンデレラプロジェクトの実施、運営方法の見直し等を円滑かつ着実に実施していくことが必要とされている。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項 (事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200100	日本の国際空港における発着枠の配分方法の見直し	なし (IATA ガイドライン及び IATA の了解したルール)	我が国の混雑国際空港における発着枠の配分は国際航空会社の集まりである国際航空運送協会 (IATA) のガイドライン及び IATA が了解したルールにもとづき、 IATA の発着調整事務局 (コーディネーター) が全面的に責任を負って中立的に行っている。成田空港は内陸部に位置する大規模国際空港であり、その周辺地域における騒音問題が深刻な状況にあることから、我が国の空港の中でも最も徹底した環境対策を講じるとともに、周辺地域との合意に基づき、1日あたり発着回数の上限が設定されている。また、滑走路の運用状況、空域等に係る制約条件の下で安全な運航を確保するため、単位時間あたりの処理能力が決まっている。			制度の現状で述べたとおり、政府の規制改革の問題ではないと認識している。		5072	5072041	欧州委員会 (EU)	11	成田空港の輸送力最大化に向けた規制等の見直し		規制改革プロセスの目的に沿って、成田空港において、特に新滑走路開設後、滑走路の輸送力の割り当てについて、不要な硬直性または障害を避けるために必要な措置を日本政府が実施することを、EU は要求する。このことは、新滑走路には移行できない長距離便の、長い方の滑走路の利用を促進することによって、全体の輸送力を最大限にすることを含む。短距離便の新滑走路への移行は、必要あらば強制的な策をもって、さらに促進されなければならない。 また、成田空港における発着枠に対する市場の需要を満たすため、割り当て枠を大幅に増やすよう、発着枠を制限している現在の規制はできる限り見直されなければならない。
z1200100	日本の国際空港における発着枠の配分方法の見直し	なし (IATA ガイドライン及び IATA の了解したルール)	我が国の混雑国際空港における発着枠の配分は国際航空会社の集まりである国際航空運送協会 (IATA) のガイドライン及び IATA が了解したルールにもとづき、 IATA の発着調整事務局 (コーディネーター) が全面的に責任を負って中立的に行っている。成田空港は内陸部に位置する大規模国際空港であり、その周辺地域における騒音問題が深刻な状況にあることから、我が国の空港の中でも最も徹底した環境対策を講じるとともに、周辺地域との合意に基づき、1日あたり発着回数の上限が設定されている。また、滑走路の運用状況、空域等に係る制約条件の下で安全な運航を確保するため、単位時間あたりの処理能力が決まっている。			制度の現状で述べたとおり、政府の規制改革の問題ではないと認識している。		5072	5072042	欧州委員会 (EU)	11	発着枠割当てに係る IATA ガイドライン準拠に向けた規制改革の徹底		日本の空港における発着枠の割り当ては、IATA ガイドラインに準拠し、透明性があり、公正で公平な発着枠割り当て制度に従って行われなければならない。日本の国際空港における発着枠割り当て手続きに関して、発着枠コーディネーター、空港の運用上の制約に配慮しながら、市場の需要によりよく対応できる自由を与えるために、徹底的な規制改革を実施すべきである。
z1200101	国際航空貨物輸送に係わるチャーター規制の緩和	運輸省航空局長通達 (空国第 544 号 昭和 57 年 9 月 28 日) 国際線チャーターの要件について」	輸送サービスの販売、取りつき又は勧誘に従事する者は、自己の財物の輸送を行う場合を除き、用機者になることができない。単一の用機者が航空機的全容量を借り切り、貸切料金の全部を負担しなければならない。	c		国際貨物輸送は緊急時等を含め、現在の定期便、チャーター便の運航により対応できているため。また、国際航空業務は、二国間航空協定等に基づき、相互主義の観点から運営されているが、フォワード チャーターの運航については諸外国において一般的に認められていない。		5016	5016001	社団法人航空貨物運送協会	11	国際航空貨物輸送に係わるチャーター規制の緩和		日米間を除き「オウンコース」しか認められていない国際航空貨物チャーター規制を緩和して、利用航空運送事業者 (フォワード) によるチャーターや、複数のフォワードによるチャーターも認める。
z1200102	中型航空機の事業運航基準の見直し	航空法	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) あるいは 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。現時点において具体的な要望の趣旨が明らかでないため、具体的な対応の検討は困難である。		5021	5021221	社団法人日本経済団体連合会	11	中型航空機の事業運航基準の見直し		事業運航基準について、飛行機の重量・座席数・運航目的によって細分化し、より運航実態に則したものに早急にすべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200100	日本の国際空港における発着枠の配分方法の見直し	5072	5072041	欧州委員会 (EU)	11	成田空港の輸送力最大化に向けた規制等の見直し		規制改革プロセスの目的に沿って、成田空港において、特に新滑走路開設後、滑走路の輸送力の割り当てについて、不要な硬直性または障害を避けるために必要な措置を日本政府が実施することを、EUは要求する。このことは、新滑走路には移行できない長距離便の、長い方の滑走路の利用を促進することによって、全体の輸送力を最大限にすることを含む。短距離便の新滑走路への移行は、必要ならば強制的な策をもって、さらに促進されなければならない。 また、成田空港における発着枠に対する市場の需要を満たすため、割り当て枠を大幅に増やすよう発着枠を制限している現在の規制はできる限り見直されなければならない。		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.7.1.運輸 / 航空輸送による。		国土交通省	
z1200100	日本の国際空港における発着枠の配分方法の見直し	5072	5072042	欧州委員会 (EU)	11	発着枠割当てに係るIATAガイドライン準拠に向けた規制改革の徹底		日本の空港における発着枠の割り当ては、IATAガイドラインに準拠し、透明性があり公正で公平な発着枠割り当て制度に従って行われなければならない。日本の国際空港における発着枠割り当て手続きに関して、発着枠コーディネータに、空港の運用上の制約に配慮しながら、市場の需要によりよく対応できる自由を与えるために、徹底的な規制改革を実施すべきである。		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.7.1.運輸 / 航空輸送による。		国土交通省	
z1200101	国際航空貨物輸送に係わるチャーター規制の緩和	5016	5016001	社団法人航空貨物運送協会	11	国際航空貨物輸送に係わるチャーター規制の緩和		日米間を除き「オウンコース」しか認められていない国際航空貨物チャーター規制を緩和して、利用航空運送事業者(フォワード)によるチャーターや、複数のフォワードによるチャーターも認める。	国際航空貨物をフォワードチャーターで輸送することにより、荷主の突発的な輸送需要や大規模な緊急事態での輸送需要に対応する。	日米間を除き、国際航空貨物は、1社が1機を貸し切るオウンコースチャーターしか認められていない。このため、荷主企業の突発的な輸送需要や、大規模な港湾ロックアウトなどの緊急事態における緊急の輸送需要に対応できない。アジア諸国や欧米の主要国の多くでは、フォワードが集荷した混載貨物を輸送するフォワードチャーターや複数の荷主が1機を分割してチャーターするスプリットチャーター等が認められて、緊急事態へ対応できる体制が整えられている。また、我が国においても国際航空旅客輸送の分野では規制が大幅に緩和されて、弾力的なチャーター運航が出来ることになっており、貨物チャーターの分野と際だったインバランスをなしている。	航空局通達(空国第445号 昭和57年9月28日 国際線チャーターの要件について)	国土交通省	航空貨物のフォワードチャーター規制の緩和(要望)
z1200102	中型航空機の事業運航基準の見直し	5021	5021221	社団法人日本経済団体連合会	11	中型航空機の事業運航基準の見直し		事業運航基準について、飛行機の重量・座席数・運航目的によって細分化しより運航実態に則したものに早急にすべきである。		陸上交通に於いては、路線バス・貸切バス・タクシーと区分されているが、航空交通についても、ビジネスチャンスの拡大、経済の活性化という観点から、同様に実態に則した区分けが必要である。 中型飛行機の事業運航の特性や内容に則した事業基準を講じなければ、中型飛行機事業の将来的発展が望めない。	航空法 航空法施行規則 運航規程審査要領	国土交通省	現在、飛行機の航空運送事業運航基準は、最大離陸重量5.7トン以上のものについては単一の基準しかない。このため、ビジネスジェット機等の中型飛行機も、大型旅客機と同等の運航基準を求められる為、制約が多く支障を来している。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項 (事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200103	ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和	航空法第97条第2項 航空法施行規則第203条第2項 航空法施行規則第205条	航空機は、飛行に先立ち飛行計画を口頭または、文書によって国土交通大臣に通報しなければならない。但し、航空機が飛行場又は場外離着陸場 (航空法第79条但し書きの許可に係る場所) を離陸し、当該飛行場又は場外離着陸場を中心として半径9キロメートルの範囲を飛行し、かつ、当該範囲内の飛行場又は場外離着陸場に着陸する場合飛行計画を通報する必要はない。	c		要望の趣旨は、半径18kmの範囲内の飛行について、飛行計画の通報義務を免除することを求めるものであるが、9kmの範囲を超えた飛行は、緊急事態発生の場合、出発地での地上支援者による監視のみでは、迅速な対応を実施することができなくなる事態も想定される。さらに、半径18kmの範囲内の飛行となると多様な運航形態が考えられるため、最低安全高度等の運航に係る各種の規制についても当局として飛行計画を承知した上で適宜指導する必要がある。従って、半径18kmの範囲内の飛行について、飛行計画の通報義務を免除する措置を講じることは適当でない。	国土交通省令で定める場合には、出発後に、航空機に搭載した通信機を用いて飛行計画を通報することができることとするよう航空法を改正 (平成15年第156回通常国会 / 平成16年1月施行) している。この措置により、当該要望が目的としている通報のための時間とコストの削減に、安全に配慮しつつ同様の効果が得られるものと考えている。	5021	5021222	社団法人日本経済団体連合会	11	ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和		ヘリコプターによる農薬散布、機外吊り下げ (スリング作業) 飛行は業務の特殊性もあり、ローカル飛行である。農林業等形態の合理化に伴ない、散布飛行、スリング飛行も変化しており、従来の9km範囲を超えた業務が増加している。業務の現状に合わせ、飛行計画を通報する距離は、従来の倍の当該地より半径18kmを超える飛行の場合とすべきである。
z1200104	国際貨物航空輸送の重量換算率の設定における透明性の確保	航空法第110条第2号、第111条	申請された協定等が、上記の基準に適合するかを判断のうえ、認可することとしている。	e		本件の重量換算率は、IATAにおいて定められた協定であり、荷主の利益を不当に害するなど、左記の基準に従い照らして問題があれば不認可とすることも可能となっているため、新たな組織の設置は必要ないものと考ええる。		5111	5111028	社団法人日本自動車工業会	11	国際貨物航空輸送の重量換算率の設定における透明性の確保		IATAの通知の受け皿となり、通知内容について荷主や有識者等の意向を汲み取るような専門の部局を、国土交通省に設置いただきたい。
z1200105	東京国際空港における小型機離着陸規制の緩和	航空局長通達 空航第329号 昭和44年8月14日	現在、座席数60席以下の小型航空機については、羽田空港への乗り入れを認めていない。	c		羽田空港における発着容量に制約のある現時点においては、空港の効率的な使用、利用者利便の観点から、現時点で、これを認めることは困難である。		5114	5114001	兵庫県	11	東京国際空港における小型機離着陸規制の緩和		東京国際空港で実施されている小型機離着陸規制の緩和 (羽田 - 但馬便 1 便の確保)
z1200106	ドクターヘリ用の非公共ヘリポート申請に係る手続の緩和	航空法第39条第2項	国土交通大臣は、飛行場の設置の許可に係る審査を行う場合には、公聴会を開き、当該飛行場の設置に関し利害関係を有する者に当該飛行場の設置に関する意見を述べる機会を与えなければならない。	c		飛行場 (ヘリポートを含む。以下同じ) の設置に当たって行われる公聴会は、飛行場の設置により騒音問題の発生、建築制限、事故の可能性等周辺の住民等の利益を阻害することがあることから、当該飛行場の設置による利害関係者の意見を広く聞くことにより、国土交通大臣が適正な判断を行うことを目的としている。このような公聴会の目的に鑑みればドクターヘリ用のヘリポートであることをもって公聴会を免除することは適切ではない。		5139	5139001	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		現在愛知医科大学のドクターヘリは臨時ヘリポートで運用されているが、近い将来非公共用ヘリポートを構築する予定である。救急を行っている病院の周辺にはどこにも救急車のサイレン騒音等に執拗にクレームをつける輩がいる。愛知医科大学のドクターヘリは輝かしい成果を上げているが、非公共用ヘリポートの申請をするに当たり公聴会無しでの申請が認められるべきである。当然ヘリポートとしての要件を満たしていることが前提条件であるが、更に毎月全ての関係者が集まり事後検証会を行っているところに限定されるべきである。
z1200107	ドクターヘリの自主的運行の容認	航空法第79条、第80条、第81条、第81条の2 航空法施行規則第176条	事故等の際に、捜索又は救助のために行う航行については、航空法第79条 (離着陸の場所) 同法第80条 (飛行の禁止区域) 同法第81条 (最低安全高度) については、国土交通省令で定める航空機については、その適用が除外される。航空法施行規則第176条においては、消防、警察、防衛庁等公的機関が行うもの、当該公的機関の依頼又は通報により捜索又は救助を行うもの、と定められている。	c		ヘリコプター運航会社が運航主体となるドクターヘリ運航については、安全確保のため、医療機関、運航者、消防機関等との間で必ず実施要領を設け、組織的な安全管理体制を構築することが必要とされており、引き続き、これらの関係機関との緊密な連携が必要。	航空法第81条の2の特例は、航空法施行規則第176条の規定にもとづき、消防機関等の依頼又は通報により救助等を行う航空機に適用される。要請の記録は、当該特例の必要要件にはなっておらず、ご指摘の「消防本部が大混乱時に要請記録が残らなくなるため、運航規程違反に問われる」ということにはならない。	5139	5139002	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		我が国のドクターヘリは運航規程の改定を認められた上で航空法81条-2の救助特例機として扱われているが、あくまでも消防機関の要請が前提である。ところが重大事故の時のように全て要請があるとは限らないし、又ゴルフ場のように消防からの要請を待ってでは救える命も救えない。このような場合には機長判断による自主運航が許されなければ尊い命が救えない。どうしても消防・防災ヘリと同格の救助特例機の扱いが必要である。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200103	ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和	5021	5021222	社団法人日本経済団体連合会	11	ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和		ヘリコプターによる農業散布、機外吊り下げ(スリング作業)飛行は業務の特殊性もあり、ローカル飛行である。農林業等形態の合理化に伴ない、散布飛行、スリング飛行も増加しており、従来の9km範囲を超えた業務が増加している。業務の現状に合わせ、飛行計画を通報する距離は、従来の倍の当該地より半径18kmを超える飛行の場合とすべきである。		農業散布、物資スリング飛行は業務の特殊性もありローカル飛行である。飛行監視体制は運航会社がその任務を負っている。有視界飛行方式の飛行計画を通報する主目的は、緊急事態発生の場合の捜索救難活動を迅速に行うことである。ローカル飛行の監視体制は確立されており、飛行計画通報を通報する必要はないと思われる。 また、山岳地等のローカル地域では、通報手段の確保、通報に多大な時間、コストを要しており、通報義務の緩和により、所轄官庁、運航会社ともに業務量が軽減する。また、運航会社は通報する業務から開放され、飛行業務に専念できることにより、安全性が増す。	航空法第97条 航空法施行規則第203、第204条	国土交通省	航空機の機長は、飛行に先立ってフライトプラン(飛行計画)を口頭または文書によって国土交通大臣に通報しなければならない。但し、航空法79条但し書きの許可を受け、当該離着陸場を離陸し当該地を中心として半径9km以内を飛行しかつ当該離着陸場に着陸する場合には、飛行計画を通報する必要はない。
z1200104	国際貨物航空輸送の重量換算率の設定における透明性の確保	5111	5111028	社団法人日本自動車工業会	11	国際貨物航空輸送の重量換算率の設定における透明性の確保		IATAの通知の受け皿となり、通知内容について荷主や有識者等の意向を汲み取るような専門の部局を、国土交通省に設置いただきたい。		物流コストを左右する「重量換算率」が、通知のみで変更されることは不合理であり、国土交通省に専門の部局を設置すべきである。	現在は無し	国土交通省	重点要望項目
z1200105	東京国際空港における小型機離着陸規制の緩和	5114	5114001	兵庫県	11	東京国際空港における小型機離着陸規制の緩和		東京国際空港で実施されている小型機離着陸規制の緩和(羽田-但馬便1便の確保)	羽田-但馬路線を開設し、地域航空システムの充実を図る。	本県が全国に先駆けて通勤用空港として整備したコウノトリ但馬空港においては、最も需要が多く航空特性が発揮できる羽田空港への直行便を実現し、但馬地域と首都圏との交流を活性化することにより、地域の活性化を図ることが地域の悲願である。しかしながら、滑走路長が短い但馬空港においては、羽田空港への乗り入れには小型機による運航が必要不可欠であり、早期に羽田小型機離着陸規制の緩和を実現する必要がある。(経緯 別紙参照)	航空局通達 空航第392号(昭和44年8月14日) 東京国際空港における小型機の規制について	国土交通省	添付資料(羽田空港小型機離着陸枠の確保の経緯)
z1200106	ドクターヘリ用の非公共ヘリポート申請に係る手続の緩和	5139	5139001	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		現在愛知医科大学のドクターヘリは臨時ヘリポートで運用されているが、近い将来非公共ヘリポートを構築する予定である。救急を行っている病院の周辺にはどこにも救急車のサイレン騒音等に執拗にクレームをつける輩がいる。愛知医科大学のドクターヘリは輝かしい成果を上げているが、非公共ヘリポートの申請をするに当たり公聴会無しでの申請が認められるべきである。当然ヘリポートとしての要件を満たしていることが前提条件であるが、更に毎月全ての関係者が集まり事後検証会を行っているところに限定されるべきである。	ドクターヘリによる重篤患者の救命救急事業	現在既に海外の事例にも遜色ない実績を上げてきているが更に成果を上げて行くものと期待されている。更なる運用の円滑化のため屋上非公共ヘリポートの計画があるが、執拗にクレームをつける一部の輩のために折角の社会に定着した社会システムが立ち行かなくなれば大変な損失である。現在も彼らと病院事務局は涙ぐましい努力はされているが、非公共ヘリポート申請時公聴会無しでの申請が認められるべきである。当然大義名分が必要であるが、毎月県部局、医療機関、救命士等が集まり事後検証しておりこれにより公聴会に換えたい。	航空法39条 申請の審査 審査を行う場合に公聴会を開くこと	国土交通省	1.愛知ドクターヘリ運航要領 2.愛知ドクターヘリ体制図
z1200107	ドクターヘリの自主的運行の容認	5139	5139002	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		我が国のドクターヘリは運航規程の改定を認められた上で航空法81条-2の救助特例機として扱われているが、あくまでも消防機関の要請が前提である。ところが重大事故の時のように全て要請があるとは限らないし、又ゴルフ場のように消防からの要請を待っているだけでは救える命も救えない。このような場合には機長判断による自主運航が許されなければ尊い命が救えない。どうしても消防・防災ヘリと同格の救助特例機の扱いが必要である。	ドクターヘリによる重篤患者の救命救急事業	一種の救助特例機として活動しているが、消防本部が大混乱時要請の記録が残るといつ保証はない。その場合は運航規程違反に相当し問われれば大変辛い事態になる。完全な救助特例機となれば全てが解決できる。又ゴルフ場に10件近く出動しているが、救急車と連携しては尊い命も救えない。覚悟の段階からドクターヘリの自主的運航が絶対必要である。	航空法81条-2 捜査又は救助のための特例:79条(離着陸の場所)80条(飛行の禁止区域)81条(最低安全高度)は事故に際し捜査又は救助のための高枚には適用しない。航空法施行規則176条 捜査又は救助のための特例 国土交通省、防衛庁、警察庁、都道府県警察又は地方公共団体の消防機関の使用する航空機。	国土交通省	1.愛知ドクターヘリ運航要領 2.愛知ドクターヘリ体制図

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200108	ドクターヘリの運行に係る飛行禁止区域の見直し	航空法第95条	航空機は、航空交通管制圏においては、当該航空交通管制圏に係る飛行場からの離陸及びこれに引き続き飛行(当該航空交通管制圏外に出た後再び当該航空交通管制圏において行なう飛行を除く。)当該航空交通管制圏に係る飛行場への着陸及びその着陸のための飛行以外の飛行を行ってはならない。ただし、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。 なお、中日本航空株式会社等と名古屋空港事務所との間で、安全と秩序ある運航の確保及び円滑で効率的な事業を推進することを目的とした運用要領を制定し、ドクターヘリの運航が実施されている。	d, e		航空交通管制圏は、基本的に離着陸する航空機が比較的多い飛行場及びその上空における航空交通の安全を目的として設定されていることから、原則として、飛行場に係る離着陸を目的とした飛行を対象としている。しかしながら、飛行場に係る離着陸以外を目的とした飛行については、ただし書きにおいて国土交通大臣の許可を受けて飛行が可能であり、当該飛行が禁止されている訳ではない。更に、航空機の優先的取扱いに係る管制方式は、別途定められている。現在のドクターヘリに係る運用要領の内容に問題があるのであれば、当該運用要領に記載しているとおり、内容について協議して頂きたい。		5139	5139003	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		愛知医科大学のドクターヘリの活動範囲内に二つの航空交通管制圏がある。その面積は愛知県の面積の約7%に達する。その中には飛行が航空法で禁止されている。法95条の但書に則りある区域では飛行禁止区域にあるところでは飛行制約区域になっている。この範囲内の住民は命に差別を受けていることは許されない。海外では救急ヘリが最優先運航となっている。英国では女王の乗っている航空機でさえ救急ヘリが空港近くで活動中は上空待機させられたと聞いている。スクランブル体制の空港でない限り愛知ドクターヘリが最優先運航できてしかるべきと判断する。
z1200109	屋上非公共用ヘリポートにおけるドクターヘリへの給油行為の容認	航空法第38条第2項 航空法施行規則第76条第1項第12号	非公共用ヘリポートについては、航空法第54条の2の規定は適用されないため、管理規程の認可義務はない。 また、非公共用ヘリポートの設置許可申請の際に提出が義務付けられる「管理の計画」(航空法施行規則第76条第1項第12号)においては、運用時間、使用料金、航空機の整備及び燃料補給の場所等を記載することとされているが、屋上で給油してはならないという指導は行っていない。	e		制度の現状で述べたとおり、屋上で給油してはならないという指導は行っており、事実誤認である。		5139	5139004	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		現状では我国の屋上非公共用ヘリポートではヘリコプターに給油行為が許されていない。そのため屋上でドクターヘリを運用しようと思うと別に給油のために地上ヘリポートを設けなければならない。1基地数百回の実績を誇るドクターヘリ基地では帰投後の機体には各種の作業が待ち受けている。燃料補給のため別の基地まで飛来し燃料補給後戻る時間は全く無駄な時間であるし、又日本の救命センターの多くは大都市内や近郊にありその用地の確保さえ困難なことである。燃料を補給しながら他の作業も並行してできることが必須である。
z1200110	ドクターヘリの運行を航空機使用事業の範疇とすることの容認	航空法第2条第16号、第19号	ドクターヘリは、患者、医師、看護師を輸送することを目的としており、航空運送事業として扱うべきと解されている。	e		現在の航空法において、運航上の安全確認については、機長の責任において行われることとされており、航空機の運航上、医師、看護師に分担しなければならない業務は無いものとする。		5139	5139005	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		現在ドクターヘリは航空運送事業の範疇で運航されているが、ドクターヘリの現状が現場救急が多くなって来たことに鑑み航空機使用事業範疇での業務遂行が妥当であると判断する。
z1200111	空港着陸料の改革の推進	航空法第54条	個々の空港における着陸料の設定は、空港基本施設の設置及び運営に係るコスト等を考慮して空港管理者が決定するものである。 航空法上も、着陸料は届出制となっており、不当な差別的取扱いをしている等の場合に変更命令を出すことができることとまるなど、政府の関与は極めて限定的であり、政府の規制改革の問題として論じるべきものではない。	e		制度の現状で述べたとおり、政府の規制改革の問題ではないと認識している。		5071	5071094	米国	11	空港着陸料の改革の推進		日本の消費者と産業界に益をもたらすよう、成田空港と関西国際空港の着陸料を速やかに引き下げる。 日本の国際空港の着陸料計算に使用されている計算方法に関して「ブリック・コメント」の機会を設ける。 着陸料計算は透明性のあるものとし、内部相互補助を禁じる国際航空運送協会(IATA)の指針に従い、空港滑走路と施設利用に関連したコストのみにより構成されるものとする。
z1200112	航空券のIATA運賃70%割引下限を強いる慣行の排除	運輸省航空局長通達(空国第145号・空事第290号平成10年7月3日)「日本発国際航空運賃に係る制度の改正について」	航空事業者が利用者に対して直接販売する航空券に適用されるPEX運賃については、IATA・PEX運賃額を上限とし、下限額をIATA・PEX運賃額の下方向70%に設定する額とする範囲の中で、個別の運賃を設定できる。			国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。		5071	5071095	米国	11	航空券のIATA運賃70%割引下限を強いる慣行の排除		航空券のIATA運賃70%割引下限を強いる慣行を排除することにより、インターネットや航空会社による他の公示航空券販売の競争市場を作り出すことを要望する。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200108	ドクターヘリの運行に係る飛行禁止区域の見直し	5139	5139003	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		愛知医科大学のドクターヘリの活動範囲内に二つの航空交通管制圏がある。その面積は愛知県の面積の約7%に達する。その中では飛行が航空法で禁止されている。法95条の但書に則りある区域では飛行禁止区域にあるところでは飛行制約区域になっている。この範囲内の住民は命に差別を受けていることは許されない。海外では救急ヘリが最優先運航となっている。英国では女王の乗っている航空機でさえ救急ヘリが空港近くで活動中は上空待機させられたと聞いている。スクランブル体制の空港でない限り愛知ドクターヘリが最優先運航できしめるべきと判断する。	ドクターヘリによる重篤患者の救命救急事業	15分以内に患者に医師を送り届けることを目標にしているドクターヘリにとって管制圏内で発生した患者を一旦管制圏外に救急車で搬送した後ドクターヘリとドッキングするのは医学上不合理である。又飛行制約区域での活動もどうしても時間的に遅れることになり患者を救う上から許されることはない。法95条の但書に則りドクターヘリ運航要領を空港事務所と交わして運用しているから問題ないとは言えない。これはわが国の航空行政の哲学の問題である。	航空法95条 航空交通管制圏における飛行 航空機は航空交通管制圏においては当該飛行場からの離陸およびこれに引き続く飛行以外の飛行を行ってはならない。	国土交通省	1.愛知ドクターヘリ運航要領 知ドクターヘリ体制図 2.愛
z1200109	屋上非公共用ヘリポートにおけるドクターヘリへの給油行為の容認	5139	5139004	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		現状では我国の屋上非公共用ヘリポートではヘリコプターに給油行為が許されていない。そのため屋上でドクターヘリを運用しようと思うと別に給油のために地上ヘリポートを設けなければならない。1基地数百回の実績を誇るドクターヘリ基地では帰投後の機体には各種の作業が待ち受けている。燃料補給のため別の基地まで飛来し燃料補給後戻る時間は全く無駄な時間であるし、又日本の救命センターの多くは大都市内や近郊にありその用地の確保さえ困難なことである。燃料を補給しながら他の作業も並行してできることが必須である。	ドクターヘリによる重篤患者の救命救急事業	屋上非公共用ヘリポートを設けようとする二つの規制で燃料給油ができない。1つは航空法上の問題で、当該ヘリポートの認可条件に管理規程の作成が義務づけられ、給油行為をしないことを盛り込むよう行政指導がなされている。もう一つは消防法上の規制で屋内給油取扱いは病院・診療所等では認めないと規定されている。我国の消防法では屋上給油取扱いは行為に対する決めはないが愛知県消防防災課からは一切認めないと口頭指導を受けている。海外と同じように屋上ヘリポートでの給油行為が許され、迅速に次体制が取れるよう願う。	1.航空法54条-2 管理規程 管理規程を定め掲示すること 2 設置者は管理規程を定め国土交通大臣の許可を受けること 2.航空法施行規則93条-2 管理規程 六 飛行場内における行為を制限する場合は制限する行為 七 .その他供用条件として必要な行為 3.消防法10条 危険物の貯蔵 取扱の制限等 * 政令規則・通達の中に該当する項を見つけれません。危険物取扱者免状更新研修テキストの関係箇所を添付します。	国土交通省 総務省	1.愛知ドクターヘリ運航要領 知ドクターヘリ体制図 3.危険物取扱者免状更新研修テキスト 2.愛
z1200110	ドクターヘリの運行を航空機使用事業の範疇とすることの容認	5139	5139005	愛知医科大学高度救命救急センター 中日本航空株式会社	11	愛知ドクターヘリ特区		現在ドクターヘリは航空運送事業の範疇で運航されているが、ドクターヘリの現状が現場救急が多くなって来たことに鑑み航空機使用事業範疇での業務遂行が妥当であると判断する。	ドクターヘリによる重篤患者の救命救急事業	常時医師・看護師及び運航要員(操縦士等)が同乗して稼動するドクターヘリでは飛行中や着陸時の後方安全確認や収容したキャビン内の患者や付添いの安全確認等は医師や看護師にも分担してもらわねばならない。航空運送事業範疇では医師や看護師は乗客としての位置付けになり上記のような業務負担は負担してもらえない。航空機使用事業範疇で初めて乗員としての位置付けとなり依頼できる。日本航空医療学会でも医師や看護師に対する運航上の安全分担行為についての議論がなされており、その前に航空関係の議論武装が必要である。	航空法2条 定義 16項 この法律において 航空運送事業」とは、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する事業をいう。17項 この法律において 航空機使用事業」とは、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物の運送以外の行為を請負を行う事業をいう。	国土交通省	1.愛知ドクターヘリ運航要領 知ドクターヘリ体制図 2.愛
z1200111	空港着陸料の改革の推進	5071	5071094	米国	11	空港着陸料の改革の推進		日本の消費者と産業界に益をもたらすよう 成田空港と関西国際空港の着陸料を速やかに引き下げる。 日本の国際空港の着陸料計算に使用されている計算方法に関してパブリック・コメントの機会を設ける。 着陸料計算は透明性のあるものとし、内部相互補助を禁じる国際航空運送協会(IATA)の指針に従い、空港滑走路と施設利用に関連したコストのみにより構成されるものとする。		成田空港と関西国際空港の着陸料は世界で最も高い水準にある。着陸料引き下げは、消費者益となり、また航空業界の財務体質改善を促し、広く経済一般の成長を刺激することとなる。		国土交通省	
z1200112	航空券のIATA運賃70%割引下限を強いる慣行の排除	5071	5071095	米国	11	航空券のIATA運賃70%割引下限を強いる慣行の排除		航空券のIATA運賃70%割引下限を強いる慣行を排除することにより、インターネットや航空会社による他の公示航空券販売の競争市場を作り出すことを要望する。		日本は、航空会社により販売される航空券に対して、IATA運賃の70%割引下限を決めている数少ない国の一つである。これは、航空会社が競争力のある割引運賃を提供する妨げとなっている。この慣行をなくすことにより、旅行の選択を旅行者がより自分でコントロールできるようになり、多種類の運賃へアクセスが可能になり、旅行の創出を刺激する。		国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200113	30日前の航空運賃変更届出制の廃止	航空法第129条の2 航空法施行規則第233条	外国人国際航空運送事業者は、旅客及び貨物の運賃及び料金の設定・変更について、実施予定日の30日前までに国土交通大臣に申請し、認可を受けなければならない。			国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。		5071	5071096	米国	11	30日前の航空運賃変更届出制の廃止		現在の慣行に規則を合わせるよう30日前の航空運賃変更届出制を廃止するよう要望する。
z1200114	国際航空運賃の設定に係る規制の見直し	航空法第129条の2 航空法施行規則第233条 運輸省航空局長通達(空国第145号 空事第290号 平成10年7月3日)日本発国際航空運賃に係る制度の改正について」	外国人国際航空事業者は、旅客及び貨物の運賃及び料金の設定・変更について、実施予定日の30日前までに国土交通大臣に申請し、認可を受けなければならない。 航空事業者が利用者に対して直接販売する航空券に適用されるPEX運賃については、ATA・PEX運賃額を上限とし、下限額をATA・PEX運賃額の下方70%に設定する額とする範囲の中で、個別の運賃を設定できる。 キャリア・IT運賃については、ATA・IT運賃額を上限として申請、認可された運賃額を上限として、その下で任意に設定することができる。			国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、各国航空当局と個別に適宜、調整が図られてきているところであり、各国からの要望については、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。		5072	5072040	欧州委員会 (EU)	11	国際航空運賃の設定に係る規制の見直し		日本における公式な国際航空運賃の設定にかかる制度は、市場の現実を反映するような形に自由化されるべきである。航空会社が実際の市場価格を直接消費者に示すことができるような公式料金の公表方法を導入すべきである。日本の国際便運賃の決済方法については、関係者が望むのであれば、一回の操作に簡素化されるべきである。
z1200115	空港着陸料引下げ等に資する施策の実施	着陸料のみ航空法第54条 航行援助施設利用料及び空港ビル賃料はなし	(着陸料) 個々の空港における着陸料の設定は、空港基本施設の設置及び運営に係るコスト等を考慮して空港管理者が決定するものである。航空法上も、着陸料は届出制となっており、不当な差別的取扱いをしている等の場合に変更命令を出すことができるにとどまるなど、政府の関与は極めて限定的であり、政府の規制改革の問題として論じるべきものではない。 (航行援助施設利用料) 航行援助施設利用料は、国際民間航空条約(シカゴ条約)及び国際民間航空機構(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、利用者との協議を経た上で創設されたものである。また、航行援助サービスの対価として課せられ、ICAOで定められた徴収原則に準拠しており、規制緩和の問題ではない。 (空港ビル賃料) 空港ビルの賃料は、空港ビルの設置・管理者と利用者である航空会社等との間で決定されるべきものであり、政府が主体的に決定し得るものではない。また、空港ビルの賃料は、建設・運用にかかる費用、航空会社等の負担の程度を踏まえて計算され、航空会社等との調整を経て決定されたものであり、その取扱いについては内外の航空会社等との間で公平、無差別となっている。本要望は、空港ビルの賃料水準の引き下げを要求しているものであり、上述のとおり規制緩和の問題ではない。	e		制度の現状で述べたとおり、政府の規制改革の問題ではないと認識している。		5072	5072043	欧州委員会 (EU)	11	空港着陸料引下げ等に資する施策の実施		日本の国際空港における着陸料、日本の空域における航行援助施設利用料および日本の国際空港における共有スペースの使用料を、市場の現状により合致したレベルまで下げよう。日本の当局は、担当組織に対して働きかけるべきである。成田空港を民営化する決定が、空港のみならず、航空会社、乗客、輸出入業者にとっても利益をもたらすことを、日本政府は確実なものにすべきである。
z1200116	国際宅配便の支援に資する措置の実施	なし(第2次空港整備5カ年計画 二国間協定)	第2次空港整備5カ年計画により、東京国際(羽田)空港は国内線用空港と位置付けられ、国際線については限定的に供用。輸送力は二国間協定で規定			国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。		5074	5074013	カナダ	11	国際宅配便の支援に資する措置の実施		羽田空港へ国際線を導入する。日本への貨物空輸便をカナダの航空会社に開放する。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200113	30日前の航空運賃変更届出制の廃止	5071	5071096	米国	11	30日前の航空運賃変更届出制の廃止		現在の慣行に規則を合わせるよう、30日前の航空運賃変更届出制を廃止するよう要望する。		現行の国土交通省の規則では、航空会社によるすべての航空運賃変更は、30日前までに届け出なければならないこととなっている。実際には、この規則は首尾一貫しない形でしか運用されていない。インターネットやコンピューター申告制度が利用可能な時代に、旧態依然としている。世界におけるビジネスのペースは、日々変化する競争市場において、航空会社が航空運賃を設定する能力の足かせとなっている。この時代遅れの慣行を、日本に排除する必要を迫っている。現行制度は消費者と航空会社のコストを高くしている。さらに、日本は、ATA運賃下限設定の場合と同じように、このような古い慣行を維持している数少ない国の一つである。		国土交通省	
z1200114	国際航空運賃の設定に係る規制の見直し	5072	5072040	欧州委員会(EU)	11	国際航空運賃の設定に係る規制の見直し		日本における公式な国際航空運賃の設定にかかる制度は、市場の現実を反映するような形に自由化されるべきである。航空会社が実際の市場価格を直接消費者に示すことができるような公式料金の公表方法を導入すべきである。日本の国際便運賃の決済方法については、関係者が望むのであれば、一回の操作に簡素化されるべきである。		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.7.1.運輸 / 航空輸送による。		国土交通省	
z1200115	空港着陸料引下げ等に資する施策の実施	5072	5072043	欧州委員会(EU)	11	空港着陸料引下げ等に資する施策の実施		日本の国際空港における着陸料、日本の空域における航行援助施設利用料および日本の国際空港における共有スペースの使用料を、市場の現状により合致したレベルまで下げよう。日本の当局は、担当組織に対して働きかけるべきである。成田空港を民営化する決定が、空港のみならず、航空会社、乗客、輸出入業者にとっても利益をもたらすことを、日本政府は確実なものにすべきである。		日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.7.1.運輸 / 航空輸送による。		国土交通省	
z1200116	国際宅配便の支援に資する措置の実施	5074	5074013	カナダ	11	国際宅配便の支援に資する措置の実施		羽田空港へ国際線を導入する。日本への貨物空輸便をカナダの航空会社に開放する。		カナダは、国際宅配便に関する税関手続きの迅速化を図る日本政府の重要な措置を高く評価しています。また、時間外の税関業務に関して、通年24時間体制で通関手続きが行えるようにして欲しいという要請に対して、日本政府が前向きな対応をしていることに注目しています。さらにカナダは、2003年4月1日より開始された非居住者による関税申告の認可を歓迎しています。 しかし、通関手続きの一層の近代化を図り、国際ビジネス支援の効率をさらに高めるために、カナダは日本に左記の事柄を強く要請致します。		国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200117	航空運輸政策に係る規制の緩和、及び透明性の確立	なし(、、、は二国間協定)	<p>(、、、について) 定期便の乗り入れ地点、輸送力や運賃決定方法は二国間協定で規定。</p> <p>(について) 航空管制の手順については、ICAO(国際民間航空機関)基準に準拠して、実施している。また、滑走路容量については、平成15年度運航実態調査を実施しており、その結果を基に検討することとしている。</p> <p>(について) 成田空港については、現在供用されている平行滑走路は、基本計画より短い2,180mの暫定的なものであり、使用可能機材等に制約があるため、本来計画どおりの2,500m平行滑走路を早期に整備することが必要不可欠である。このため、引き続き粘り強い話し合いにより用地問題を解決し、平行滑走路を早期に完成できるよう最大限の努力を行っていきたい。</p> <p>羽田空港については、2009年までに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を現在の28.5万回から40.7万回に増強し、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図る。</p>			<p>(、、、について) 国際航空に係る問題については、二国間航空協定にもとづき、航空当局間で適宜、調整が図られてきているところであり、引き続き、この枠組みで調整していくこととしたい。</p> <p>(について) 制度の現状で述べたとおり、政府の規制改革の問題ではないと認識している。</p>		5074	5074014	カナダ	11	航空運輸政策に係る規制の緩和、及び透明性の確立		<p>航空産業の柔軟性を高め、旅行者の選択肢を広げるために、二国間協定により容量、頻度、目的地に関する自由化を透明性の高い方法でさらに大きく推進する。</p> <p>成田空港の発着枠を増やし、日本国内の輸送力増強を図る。カナダの航空会社は、深刻な危機に見舞われなければ、2002年に与えられた成田空港の発着枠内で、2004年夏に再び運航する予定になっています。発着枠を取り除く交渉がカナダ政府と日本政府の間で行われましたが、合意に至ってはいません。</p> <p>二国間協定を締結し、単一不認可制から二重不認可制に移行する。それにより、航空業界が新しいアクセス技術を駆使して効果的に消費者需要に応えられる体制を整えることにより、市場の需要拡大を図れるようにする。</p> <p>さらに効果的で透明な航空管制を実施する。</p> <p>旅客運航などの市場要因に基づいた空港建設プロジェクトを決定することとし、空港容量を拡充するため、さらには東京発着の旅客増に対応するため、成田空港の全面滑走路B滑走路や羽田空港の第4滑走路の必要性を検討する。</p> <p>日本向け貨物輸送機の規制を撤廃する、ないしは貨客機の制限を透明な方法で段階的に取り除くことにより、日加間ビジネス活動を促進する。</p>
z1200118	輸出入 港湾諸手続の簡素化の促進	港則法	<p>港内における船舶交通の安全及び港内の整頓を図るため、特定港に出入港等する船舶は、港則法に基づいた各種申請等を港長に対して行わなければならない。</p> <p>港湾の適切な運営 管理のため、港湾に出入港等する船舶は、条例等に基づいた各種申請等を港湾管理者に対して行わなければならない。</p>	b		<p>① 輸出入 港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、利用者の利便性等に配慮して、手続面で簡素なシステムを構築するため、関係府省と連携、協力して、平成15年7月23日にこれを実現した。</p> <p>② 更なる手続の徹底した見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、今回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入 港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行うこととしているとともに、IT戦略本部による電子政府構築計画においても、国際標準も考慮しつつ、既存の業務 システムに係る最適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定すると位置付けている。</p> <p>③ 国際海上交通の簡易化に関する条約(FAL条約)の早期批准に向けた検討も、関係省庁とともに鋭意行っているところである。</p> <p>④ 今後も、シングルウィンドウシステム運用開始後における利用者意見を適宜聴取しつつ、引き続き輸出入 港湾関連手続の一層の簡素化等について、関係府省とともに検討を進める。</p>		5021	5021208	社団法人日本経済団体連合会	11	輸出入 港湾諸手続の簡素化促進		<p>2003年7月に、輸出入 港湾関連手続のシングルウィンドウシステムが供用開始されたことは評価できるが、各種申請の見直しや現行の申請書類の徹底した簡素化など、電子化に先立って行うべき輸出入 港湾諸手続全般の業務改革(BPR)については甚だ不十分である。</p> <p>ワンストップサービスの実現に当たっては、まず、①民間事業者の意見聴取に基づき、提出の必要性が疑われる申請を徹底的に抽出すること、②申請の中で削除できる項目を可能な限り削除すること、③省庁間での共通項目を標準化、統一化すること、が必要不可欠である。その上で、全ての手続を統合し、1回の入力送信で複数の申請を可能とするシステムを整備すべく、全関係省庁は内閣官房のリーダーシップのもと連携 協議を重ねながら、このBPRを遂行すべきである。</p>

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200117	航空運輸政策に係る規制の緩和、及び透明性の確立	5074	5074014	カナダ	11	航空運輸政策に係る規制の緩和、及び透明性の確立		<p>航空産業の柔軟性を高め、旅行者の選択肢を広げるために、2国間協定により容量、頻度、目的地に関する自由化を透明性の高い方法でさらに大きく推進する。</p> <p>成田空港の発着枠を増やし、日本国内の輸送力増強を図る。カナダの航空会社は、深刻な危機に見舞われなければ、2002年に与えられた成田空港の発着枠内で、2004年夏に再び運航する予定になっています。発着枠を取り除く交渉がカナダ政府と日本政府の間で行われましたが、合意に至ってはいません。</p> <p>2国間協定を締結し、単一不認可制から二重不認可制に移行する。それにより、航空業界が新しいアクセス技術を駆使して効果的に消費者需要に応えられる体制を整えることにより、市場の需要拡大を図れるようにする。</p> <p>さらに効果的で透明な航空管制を実施する。</p> <p>旅客運航などの市場要因に基づいた空港建設プロジェクトを決定することし、空港容量を拡充するため、さらには東京発着の旅客増に対応するため、成田空港の全面滑走路B滑走路や羽田空港の第4滑走路の必要性を検討する。</p> <p>日本向け貨物輸送機の規制を撤廃する、ないしは貨客機の制限を透明な方法で段階的に取り除くことにより、日加間ビジネス活動を促進する。</p>		<p>東京発着のフライトの提供は日本とカナダ両国の経済、および日加関係の活力にとって重要です。成田空港の第二滑走路(短距離)建設にもかかわらず、キャパシティの拡充だけではスロットの追加需要に応えられない状況にあり、新滑走路の使用から生じる収入が航空会社のコスト削減に反映されていないため、日本とカナダのビジネスや観光の発展にとって重大な阻害要因となっています。どのスロットも貴重であるため、航空会社は長い滑走路での現在のスロットを維持し、さらに新滑走路での追加スロットを求めています。しかし、1時間ごと、1日ごとのスロット数の制限など日本の国土交通省特有の規則があるために、スロット・コーディネーターが必要に応じてスロットを調整する自由がほとんどないように思われます。スロット配分の透明性は改善がみられたようですが、日本の航空規制を国際的な標準(ATAガイドライン)に従ったものにするために、規制の簡略化、及び、透明性の強化の余地がまだまだたくさんあります。また、管制手順及び滑走路容量管理の両方を変更すれば、成田の既存の滑走路で利用可能なスロット数を増やすことが可能となります。これは、国際的に認められた騒音レベルの範囲内で、また、安全面でも問題なく実施できます。</p> <p>最後に、1994年以来、カナダの航空会社は日本向け貨物輸送機の使用が認められていません。この規制は貨客航空機にも適用されています。その結果、日加間のビジネス活動の円滑な発展と進展に影響が出ています。</p> <p>カナダは日本政府に対し以下の要望を申し上げます。</p>		国土交通省	
z1200118	輸出入 港湾諸手続の簡素化の促進	5021	5021208	社団法人日本経済団体連合会	11	輸出入 港湾諸手続の簡素化促進		<p>2003年7月に、輸出入 港湾関連手続のシングルウィンドウシステムが供用開始されたことは評価できるが、各種申請の見直しや現行の申請書類の徹底した簡素化など、電子化に先立って行うべき輸出入 港湾諸手続全般の業務改革(BPR)については甚だ不十分である。</p> <p>ワンストップサービスの実現に当たっては、まず、(1)民間事業者の意見聴取に基づき、提出の必要性が疑われる申請を徹底的に抽出すること、(2)申請の中で削除できる項目を可能な限り削除すること、(3)省庁間での共通項目を標準化、統一化すること、が必要不可欠である。その上で、全ての手続きを統合し、1回の入力送信で複数の申請を可能とするシステムを整備すべく、全関係省庁は内閣官房のリーダーシップのもと連携協議を重ねながら、このBPRを遂行すべきである。</p>		<p>例えば、シングルウィンドウ化により、複数の官庁で共通する手続について同時に送信することが可能となったものは、入出港届等、ほんの一握りに過ぎず、従来通りの紙ベースでの手続きが数多く残されているのが現状である。</p> <p>シングルウィンドウシステムの運用が開始されても、このままでは、真のワンストップサービスにはなっておらず、輸出入 港湾諸手続の簡素化、物流効率化、ひいては産業競争力の強化につながらないことが懸念される。</p>	<p>関税法 電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律等</p>	<p>財務省 国土交通省 経済産業省 法務省 厚生労働省 農林水産省</p>	<p>港湾 輸出入手続に係る各省庁の協力のもと、2003年7月から港湾 輸出入手続のシングルウィンドウシステムが運用を開始したが、これは単に既存のシステムが接続されただけのものであり、予てより産業界が要望してきた諸手続の見直しおよび簡素化を反映したものはなっていない。</p>

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200118	輸出入 港湾諸手続の簡素化の促進	港則法	港内における船舶交通の安全及び港内の整頓を図るため、特定港に出入港等する船舶は、港則法に基づいた各種申請等を港長に対して行わなければならない。 港湾の適切な運営 管理のため、港湾に出入港等する船舶は、条例等に基づいた各種申請等を港湾管理者に対して行わなければならない。	b		(1)輸出入 港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、利用者の利便性等に配慮して、手続面で簡素なシステムを構築するため、関係府省と連携、協力して、平成15年7月23日にこれを実現した。 (2)更なる手続の徹底した見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、今回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入 港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行うこと等について、関係府省とともに検討することとしているとともに、IT戦略本部による電子政府構築計画においても、国際標準も考慮しつつ、既存の業務 システムに係る最適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定すると位置付けている。 (3)国際海上交通の簡易化に関する条約(FAL条約)の早期批准に向けた検討も、関係省庁とともに鋭意行っているところである。 (4)今後も、シングルウィンドウシステム運用開始後における利用者意見等を適宜聴取しつつ、引き続き輸出入 港湾関連手続の一層の簡素化等について、関係府省とともに検討を進める。		5035	5035003	社団法人日本船主協会	11	港湾 輸出入手続き等の一層の簡素化		全ての港湾 輸出入関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削除 簡素化するよう要望する。
z1200119	税関の執務時間及び臨時開庁手数料の見直し	なし	平成13年11月末、港運労使間において、荷役作業については、1月1日を除く364日24時間実施 ゲート作業については土・日 祝日も平日同様8:30~20:00まで実施が合意されたところである。	e		コンテナターミナルの運営時間に関しては、国として規制や関与は存在せず、港運労使の合意によるものであり、当事者間で議論されるべき問題である。		5021	5021209	社団法人日本経済団体連合会	11	税関の執務時間及び臨時開庁手数料の見直し		従来の執務時間(8:30~17:00)以外の通関を、通常の申請と同様に取り扱うべきである。具体的には、事前申請等特別な事務処理は一切なくすべきである。臨時開庁費用も無料、ないしはできる限り低廉化すべきである。コンテナターミナルの運営時間を延長するよう施策についても検討すべきである。
z1200120	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進			d		平成17年1月からの輸出抹消登録制度等を定めた改正道路運送車両法の施行に向けた準備を進める。 通関時のチェック態勢の強化に資するべく税関に対しより効果的な自動車登録情報の提供を行う。		5021	5021216	社団法人日本経済団体連合会	11	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進		盗難自動車対策については、政府の国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係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、盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止の対策が取られつつある。こうした対策を実効あるものとするためには、法整備やイモビライザーの普及促進、IT技術の活用、旅具通関制度の見直し等通関面での対応策の検討、関係省庁間における情報共有化など、更に総合的な対策が不可欠である。
z1200121	危険物積載船舶(外航タンカー)の特定港入港におけるGRT(総トン数)制限の撤廃	港則法第23条第1項 港則法施行規則第14条第1項 危険物積載船舶の停泊場所指定および危険物荷役許可基準について(昭和49年4月2日 保警安第66号)	港則法第23条に基づく危険物荷役を許可するにあたって、危険物の荷役に使用するバースのうち、専用岸壁としての取扱いを受けようとするバースについては、事業所から「専用岸壁承認願」の提出を受け、その中で最大荷役船舶の要目として載貨重量トン数及び総トン数が記載されており、危険物の荷役許可に際して考慮しているところである。	c	-	危険物荷役の許可に際しては、港の状況により総トン数も含めて安全性についての審査を行っているため、個々の港において慎重に対応する必要がある。		5021	5021218	社団法人日本経済団体連合会	11	危険物積載船舶(外航タンカー)の特定港入港におけるGRT(総トン数)制限の撤廃【断規】		危険物積載船舶が特定港へ入港する際に受ける港長の許可について、遵守必要項目から、総トン数(GRT)の制約を外すべきである。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200118	輸出入 港湾諸手続の簡素化の促進	5035	5035003	社団法人日本船主協会	11	港湾 輸出入手続き等の一層の簡素化		全ての港湾 輸出入関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削除・簡素化するよう要望する。		2003年7月23日より輸出入 港湾関連手続のシングルウィンドウ化が関係各省庁により実現されているが、実態は各種申請 手続の見直しや簡素化がなされておらず利便性の向上には結びついていない。従って、全ての関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削減・簡素化することを要望する。	関税法、電子情報処理組織による関税手続の特例に関する法律、コンテナ特例法、出入国管理および難民認定法等	国土交通省 財務省 法務省 厚生労働省 経済産業省 農林水産省	
z1200119	税関の執務時間及び臨時開庁手数料の見直し	5021	5021209	社団法人日本経済団体連合会	11	税関の執務時間及び臨時開庁手数料の見直し		従来の執務時間(8:30~17:00)以外の通関を、通常の申請と同様に取り扱うべきである。具体的には、事前申請等特別な事務処理は一切なくすべきである。臨時開庁費用も無料、ないしはできる限り低廉化すべきである。コンテナターミナルの運営時間を延長するような施策についても検討すべきである。		半導体製造装置のスベアパーツや海外生産工場向け組立用パーツといった非常に緊急性の高い貨物の出荷リードタイムを短くする事が可能になる。このことにより、顧客からの急なニーズに応え、また生産ストップ等の顧客への被害を回避させる事が出来る。輸出入のリードタイム短縮や超緊急対応が可能になることにより、既に税関執務時間に制約のない国々と肩を並べ、わが国産業界全体の国際競争力を強化することができる。現在の輸出入申告の殆どが書面によらず、電子情報により申告されている実態に鑑みれば、臨時開庁費用は無料化(あるいは、できる限り低減化)すべきである。また、臨時開庁手数料が不要になれば、それらの金銭の授受に関する事務作業がなくなり、業務の効率化が推進されるのと同時に、企業の費用負担が軽減され、臨時開庁が容易に利用できるようになってくる。	関税法第98条、第100条 税関関係手数料令第6条	財務省 国土交通省	もともと税関の執務時間は8:30~17:00までであったが、税関関連の特区対応等で24時間の職員常駐等が図られてきている。しかし、従来の執務時間以外の通関については、事前の連絡等手続自体に煩雑さが伴う。また、執務時間以外の通関は臨時開庁扱いになり、臨時開庁費用が必要となっている。
z1200120	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進	5021	5021216	社団法人日本経済団体連合会	11	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進		盗難自動車対策については、政府の国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係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、盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止の対策が取られつつある。こうした対策を実効あるものとするためには、法整備やイモビライザーの普及促進、IT技術の活用、旅具通関制度の見直し等通関面での対応策の検討、関係省庁間における情報共有化など、更に総合的な対策が不可欠である。		2002年(暦年)の自動車盗難件数は62,000件を数え(07年比1.8倍)、ここ2年続けて60,000件を超えて高止まりの傾向を示している。また、2003年に入ってから更に増加傾向を示しており、1月~8月で43,334件(対前年同期比+6.3%)と、このままのペースでは年間66,000件に上り過去最悪の盗難件数となる見込みである。また、自動車盗難に関する支払保険金額でみると、2002年度は約582億円(07年度比約3.1倍)にも達し、深刻な社会問題となっている。自動車盗難件数の減少による社会的コストの低減に繋がる。		財務省 経済産業省 国土交通省 警察庁	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。
z1200121	危険物積載船舶(外航タンカー)の特定港入港におけるGRT(総トン数)制限の撤廃	5021	5021218	社団法人日本経済団体連合会	11	危険物積載船舶(外航タンカー)の特定港入港におけるGRT(総トン数)制限の撤廃【新規】		危険物積載船舶が特定港へ入港する際に受ける港長の許可について、遵守必要項目から、総トン数(GRT)の制約を外すべきである。		総トン数は、船舶の大きさを示す標準的なトン数であるが、主に各種の手数料や税金の算定基準として用いられているものである。危険物積載船舶入港時の安全確保については、最大積載重量数、最大積載量、喫水、各種船型長等の定められた制限を遵守することで確保できていると考えられる。GRT制限を規制事項から外すことにより、備船可能船舶の選択肢が増え、柔軟性をもった備船選択が可能となることから、ダブルハル船の配船が可能となるなど、より一層安全性の高い船舶を備船できる機会が増える。原油輸送コスト低減に繋げることが可能となる。	港則法第23条	国土交通省	危険物積載船舶(外航タンカー)が特定港に入港・荷卸をする場合には、港長の許可を受けることが必要とされている(港則法第23条)。許可を受けるための遵守必要事項として、全長・船中・積載重量トン数・喫水・積載量等の制限とともに総トン数(GRT:Gross Registered Tonnage)規制事項の一つとされている。

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200122	危険物荷役許可申請の許可制から届出制(もしくは包括許可)への移行	港則法第23条第1項 港則法施行規則第14条第1項 危険物積載船舶の停泊場所指定および危険物荷役許可基準について(昭和49年4月2日保安第66号第2.荷役許可2.(4))	危険物専用岸壁承認に記載された危険物又はこれと類似する危険物については、一定の要件を満たす場合には、1船ごとに1月以内の期間に限り包括的に許可できることとしている。	d	-	危険物積載船舶の停泊場所指定および危険物荷役許可基準について(昭和49年4月2日保安第66号第2.荷役許可2.(4))により、対応可能である。		5021	5021219	社団法人日本経済団体連合会	11	危険物荷役許可申請の許可制から届出制(もしくは包括許可)への移行【新規】		危険物荷役許可については、危険物専用岸壁承認を取得している事業所については、全て届出制(もしくは包括許可)とすべきである。あるいは、少なくとも危険物専用岸壁承認を取得し、年間の荷役実績が一定件数以上ある事業所については、届出制(もしくは包括許可)とすべきである。
z1200123	港湾サービス等に係る事前協議制度等の見直し	なし	事前協議制度は、コンテナ船の配船変更等に伴う雇用調整システムとして、日本港運協会、日本船主協会、外国船舶協会及び港湾労働組合という民々間の合意に基づき、日本港運協会が船社と労働組合の協議の仲介を行っているものである。 この事前協議制度については、1997年10月の関係者の合意により手続きの大幅な簡素化や透明化が図られ、従来の日本港運協会を通じての事前協議案件については、95%以上が削減されたところである。また、日本港運協会を介さない別方式の制度も創設されたところである。	e		制度の現状」で述べたように、事前協議制度は、民々間の合意に基づく制度であり、その改善、廃止等は当事者間において議論されるべき問題であり、国として介入するのは不適切である。		5072	5072044	欧州委員会(EU)	11	港湾サービス等に係る事前協議制度等の見直し		透明、公平かつ迅速な事前協議および別方式による事前協議手続きを確保すること 日本における港湾サービスの供給の自由競争に対する不当な影響を一掃するために、船会社の事業計画変更申請の取り扱いにおける日本港運協会の役割に関し、さらなる見直しを行うこと。
z1200124	港湾 港湾運送等に係る各種規制の見直しの推進	貨物利用運送事業法 なし	平成13年11月末、港湾労働使間において、荷役作業については、1月1日を除く364日24時間実施 ゲート作業については土・日・祝日も平日同様8:30-20:00まで実施が合意されたところである。 要望の主旨が必ずしも明確ではないが、現在、港湾運送事業を営もうとする者は、港湾運送事業法に基づき、主要9港(千葉、京浜、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、開門、博多)においては国土交通大臣の許可を、主要9港以外の港については需給調整に基づく国土交通大臣の免許を受けなければならない。 要望の主旨が必ずしも明確ではないが、要望が「事前協議制度」に関するものとするならば、事前協議制度は、コンテナ船の配船変更等に伴う雇用調整システムとして、日本港運協会、日本船主協会、外国船舶協会及び港湾労働組合という民々間の合意に基づき、日本港運協会が船社と労働組合の協議の仲介を行っているものである。 この事前協議制度については、1997年10月の関係者の合意により手続きの大幅な簡素化や透明化が図られ、従来の日本港運協会を通じての事前協議案件については、95%以上が削減されたところである。また、日本港運協会を介さない別方式の制度も創設されたところである。 日本国内において、他の輸送機関を利用して事業を行う場合には、貨物利用運送事業法に基づく許可登録が必要となる。なお、平成15年4月1日から第1種貨物利用運送事業の参入規制を許可から登録制に緩和するなど大幅な規制緩和を図ったところ。 なし	e d e		コンテナターミナルの運営時間に関しては、国として規制や関与は存在せず、港湾労働使の合意によるものであり、当事者間で議論されるべき問題である。 需給調整に基づく免許制である主要9港以外の港湾においても、平成15年3月に閣議決定された規制改革推進3か年計画において、需給調整規制を廃止し免許制を許可制にするとともに運賃・料金の認可制を事前届出制とする規制緩和について、平成15年度中に所定の結論を得て、以降速やかに措置を講ずる」とされたところである。 これを受け、国土交通省としては、「港湾運送事業の在り方に関する懇談会」を設置し、関係者で構成される委員にご議論いただき、平成15年度中に最終報告を取りまとめ、港湾運送事業法の改正法案を平成16年度中に国会へ提出する予定である。 制度の現状」で述べたように、事前協議制度は、民々間の合意に基づく制度であり、その改善、廃止等は当事者間において議論されるべき問題であり、国として介入するのは不適切である。 規制改革3か年計画に基づいて実施された、運輸サービス全般における規制緩和に関する進捗状況については、年1回フォローアップが行われ、その結果が公表されているところである。 また、規制の設定又は改廃にあたっては、政省令等の案を公表し、当該案に対する意見、情報を募集しているほか、規制の変更に対する要望の受付に際しても、規制改革要望受付月間が設けられている。		5073	5073017	オーストラリア	11	港湾 港湾運送等に係る各種規制の見直しの推進		オーストラリア政府は、日本が港湾や港湾運送、マルチモーダル運輸サービスなどの規制緩和に向けて行っている努力を認識している。オーストラリア政府は、日本に次のことを求める。 より弾力性のある労働協定を導入し、一層経済的な港湾の24時間操業を行うこと。 全ての港での許可制による需給調整の廃止。 船主と港湾側の契約再交渉に関する規則を変更すること。 外国のマルチモーダル運輸業者のために日本市場を改善すること。 港湾や港湾運送、マルチモーダル運輸サービスなどに適用される全般的な規制緩和や競争政策、施行慣行などに関する日本の進捗状況を常に関係者に伝え、外国政府や組織を含めて、規制変更に関心を持つあらゆる関係者に、変更の提案についての意見が述べられる十分な機会を提供すること。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200122	危険物荷役許可申請の許可制から届出制(もしくは包括許可)への移行	5021	5021219	社団法人日本経済団体連合会	11	危険物荷役許可申請の許可制から届出制(もしくは包括許可)への移行【新規】		危険物荷役許可については、危険物専用岸壁承認を取得している事業所については、全て届出制(もしくは包括許可)とすべきである。あるいは、少なくとも危険物専用岸壁承認を取得し、年間の荷役実績が一定件数以上ある事業所については、届出制(もしくは包括許可)とすべきである。		現状、許可制であることで、入港時間に合わせた荷役実施ができず、また船舶の効率的な運航が実施できない。届出制(もしくは包括許可)になることで、物流効率化に繋がる。 輸送コストの低減とともに、環境負荷の低減が図られる。 時間調整減少による、燃料消費量の削減 593隻×10航海/隻・月12ヶ月=71千航海/年 71千航海/年×12KL/航海=852千KL/年 852千KL/年×1~2%=8~17千KL/年 船舶代理店手数料の削減 593隻×10航海/隻・月×12ヶ月=71千航海/年 71千航海×2,000円/回×2回(積場)=284百万円/年 白油内航船隻数 593隻 平均航海数 .10航海/隻での試算。	港則法第23条	国土交通省	危険物荷役許可については、1件毎に港長からの許可が必要であり、一度許可された荷役許可でも数量増加、荷役日変更等が発生すると、再度許可が必要となっている。この為、現状では、その都度船舶代理店が申請書を作成し直している。また、土日等、閉庁時に海象により変更が発生した場合、許可が得られない為に閉庁まで荷役を待つケースも発生している。
z1200123	港湾サービス等に係る事前協議制度等の見直し	5072	5072044	欧州委員会 (EU)	11	港湾サービス等に係る事前協議制度等の見直し		透明、公平かつ迅速な事前協議および別方式による事前協議手続きを確保すること 日本における港湾サービスの供給の自由競争に対する不当な影響を一掃するために、船会社の事業計画変更申請の取り扱いにおける日本港運協会の役割に関し、さらなる見直しを行うこと。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.7.2.運輸 / 海上輸送 (国際海運) による。		国土交通省	
z1200124	港湾 港湾運送等に係る各種規制の見直しの推進	5073	5073017	オーストラリア	11	港湾 港湾運送等に係る各種規制の見直しの推進		オーストラリア政府は、日本が港湾や港湾運送、マルチモーダル運輸サービスなどの規制緩和に向けて行っている努力を認識している。オーストラリア政府は、日本に次のことを求める。 より弾力性のある労働協定を導入し、一層経済的な港湾の24時間操業を行うこと。 全ての港での許可制による需給調整の廃止。 船主と港湾側の契約再交渉に関する規則を変更すること。 外国のマルチモーダル運輸業者のために日本市場を改善すること。 港湾や港湾運送、マルチモーダル運輸サービスなどに適用される全般的な規制緩和や競争政策、施行慣行などに関する日本の進捗状況を常に関係者に伝え、外国政府や組織を含めて、規制変更に関心を持つあらゆる関係者に、変更の提案についての意見が述べられる十分な機会を提供すること。		近年日本では、港湾や港湾運送、マルチモーダル運輸サービスなどでの競争促進や非競争的な慣行排除の動きが出てきた。しかし、競争法の適用やそれに伴う法の執行の透明性が欠如し、限られた影響しか及んでいないように見える。オーストラリアは、サービス審議会で規制緩和を促進する努力の一環として、以前からWTOで日本市場でのこうした問題を提起してきた。 日本の港湾は、海外の港と比べて高いコストで運営されている。日本の主要な港は364日24時間(1月1日を除く)のオペレーションを実現したが、週末の港湾労働は賃金が割高で、ほとんどの船舶が週末の入港を避けている。弾力性のない労働取り決めが、日本の港湾のオペレーションコストを高くしている原因になっている。水先案内のコストも高い。 2002年5月に、法律が改正された9港の港湾運送に関する需給調整が廃止された。これによりこれらの港では許可制から認証制に移行されたが、9港以外の港ではいまだに許可制が維持されている。 船主と港湾側との契約の再交渉は、日本港運協会との事前協議を通じ、さらに港湾側が重要な変更を行うときに限ってのみ行われる。船主は、不履行などの理由があったときでも、港湾側と契約の再交渉を始めることができない。 貨物輸送は本来外国の会社にかかれたものでなければならぬのに、輸業者や外国の商船会社は、シングルやマルチモーダル運輸契約を含めて、日本の国内運送を手配することが難しくなっている。運送コストは、日本の国内輸送や道路運送の重量制限によりさらに高くなり、日本の港湾、港湾運送やマルチモーダル運輸市場は競争的でないという考えが強まっている。		国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200125	港湾に係る規制の緩和		<p>要望の趣旨は明確でないが、昨年度特区法において創設した「特定埠頭運営効率化推進事業」により、民間事業者が公共コンテナターミナル等を一体的かつ長期的に貸し付けることができることとされているところであり、これにより民間による運営や柔軟な料金設定が可能となっているところである。</p> <p>要望の主旨が明確ではないが、日本港運協会は、港湾運送事業の健全な発達に寄与することを目的として、全国の港湾運送事業者によって組織されている団体であり、ご指摘のような「規則の作成に一方的な独占権」は有しておらず、「最低限の雇用条件」も設けていない。</p> <p>また、新規参入についても、国土交通大臣の免許又は許可を得れば可能であり、日本港運協会とは関係がない。</p> <p>スーパー中樞港湾選定委員会は2002年10月に発足し、2004年3月以降にスーパー中樞港湾を指定する予定となっている。現在のところ同委員会委員には、外国船社関係者は選任されていない。</p>	e		<p>制度の現状」でも述べたとおり、要望の主旨が必ずしも明確ではないが、基本的に事実誤認である。</p> <p>2005年以降のスーパー中樞港湾に係る取組みについては、今後のスーパー中樞港湾選定委員会における議論、2004年度以降にスーパー中樞港湾において実施されるターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等を図るための社会実験の動向等を踏まえ判断されることとなることから、現段階において、外国船社関係者を同委員会委員に選任すべきかどうかを議論することは適切ではない。</p>		5074	5074015	カナダ	11	港湾に係る規制の緩和		<p>地方自治体が港湾を民営化し、日本全国の港湾間の競争を促すことにより、固定サービス料金や他のインフラ賃料を市場の競争力に基づいた方法で変動させることが可能な体系を整える。</p> <p>規制の枠組みの完全な見直しを行い、規則作成に一方的な(サービス・プロバイダー)の「独占権」を行使する日本港運協会に取って代わる、競争に前向きな港湾管理機関を設立する。それにより、港湾料金をサービス提供コストに見合ったものとし、需要と供給に基づく資源の配分を促し、最低限度の雇用条件を撤廃することにより新規参入者に対し市場を開放する。</p> <p>外国の海運会社も参加させる形で、2005年以降の「スーパーハブ・コンテナ港」の選定を行う。</p>
z1200126	CY24時間稼働の実施、及びCY周辺の道路整備の促進	なし	<p>平成13年11月末、港運労使間において、荷役作業については、1月1日を除く364日24時間稼働実施 ゲート作業については土・日・祝日も平日同様8:30～20:00まで実施が合意されたところである。</p>	e		<p>コンテナターミナルの運営時間に関しては、国として規制や関与は存在せず、港運労使の合意によるものであり、当事者間で議論されるべき問題である。</p>		5111	5111025	社団法人日本自動車工業会	11	CY24時間稼働 CY周辺の道路整備		CY24時間稼働 CY周辺の道路整備
z1200127	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)の適正化	港湾法第44条第2項 入港料等のみ	<p>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。</p>	d		<p>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。</p>		5035	5035001	社団法人日本船主協会	11	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)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(入港料等)の徴収の考え方を明確にした上で、諸外国のそれらと比べて適正化を図ること。
z1200128	外貿埠頭公社の埠頭等賃料の適正化	外貿埠頭公社の解散及び業務の承継に関する法律施行規則第5条第1項	<p>外貿埠頭公社における岸壁等の賃料の額は減価償却、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。</p>	e		<p>公社埠頭の賃付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃借契約による民間契約で決定されている。しかし、公社が原価を大きく下回る岸壁等賃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、原価を上回る賃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、国は岸壁等賃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賃付料については、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、公社埠頭の賃付料の低減に寄与しているところである。</p>		5035	5035002	社団法人日本船主協会	11	外貿埠頭公社の埠頭等賃料の適正化		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
z1200129	官公庁等における請求書様式の統一化等		<p>当省においては様式を指定していない。</p>	e		<p>e 当省では様式を指定していない。</p>		5086	5086029	社団法人リース事業協会	11	官公庁等における請求書様式の統一化等		官公庁及び特殊法人等とのリース契約におけるリース料の請求書については、官公庁等の指定様式となっているため、機械処理ができず事務手間がかかる。このため、リース会社所定の様式の使用を認めるか、官公庁等の様式を統一化・電子的データによる請求を可能とすること。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200125	港湾に係る規制の緩和	5074	5074015	カナダ	11	港湾に係る規制の緩和		<p>地方自治体が港湾を民営化し、日本全国の港湾間の競争を促すことにより、固定サービス料金や他のインフラ賃料を市場の競争力に基づいた方法で変動させることが可能な体系を整える。</p> <p>規制の枠組みの完全な見直しを行い、規則作成に一方的な(サービス・プロバイダー寄りの)独占権を行使する日本港運協会に取って代わる、競争に前向きな港湾管理機関を設立する。それにより、港湾料金をサービス提供コストに見合ったものとし、需要と供給に基づく資源の配分を促し、最低限度の雇用条件を撤廃することにより新規参入者に対し市場を開放する。</p> <p>外国の海運会社も参加させる形で、2005年以降の「スーパーハブ・コンテナ港」の選定を行う</p>		<p>カナダ政府は、通年24時間体制で船舶の入港受入れを可能にする措置をとるなど、日本の港湾の競争力が向上したことを歓迎しています。また料金を30%引下げてさらに競争力を強めるため、日本政府は、2005年までに「スーパーハブ・コンテナ港」を設立すると発表しましたが、カナダは日本の港を利用してビジネスを行うコストが全般的に高いことにまだ懸念を持っています。これは、港湾の所有者である地方自治体の行政管理と制約の多い労働規約によるものであり、他の東アジア諸国の港湾と比較して、運航の柔軟性を妨げていると共に、日本の港湾の競争力を弱めています。</p> <p>カナダは日本政府に以下の事柄を強く要請致します。</p>		国土交通省	
z1200126	CY24時間稼働の実施、及びCY周辺の道路整備の促進	5111	5111025	社団法人日本自動車工業会	11	CY24時間稼働 CY周辺の道路整備		CY24時間稼働 CY周辺の道路整備	コンテナ搬出入時の待ち時間が混雑などにより数時間かかることがある。	車輛の高率稼働が著しく阻害され、規制緩和への対応力を低下させている。	不明	国土交通省	-本項目は、以前から要望しているが、引き続き検討いただきたく再要望する。 重点要望項目
z1200127	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)の適正化	5035	5035001	社団法人日本船主協会	11	港湾関係諸税(とん税、特別とん税、船舶固定資産税)ならびに諸料金(入港料等)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(入港料等)の徴収の考え方を明確にした上で、諸外国のそれらと比べて適正化を図ること。		船舶の入港に際して、わが国港湾においては、とん税、特別とん税、船舶固定資産税の港湾関係諸税ならびに入港料等の港湾関係諸料金などが賦課されている。わが国の港湾の効率的運営を実現し、かつ国際競争力を回復するためには、これら港湾関係諸税ならびに諸料金の徴収の考え方を明確にし、かつ諸外国と比較した上で適正化を図るべきである。	とん税法第1条、特別とん税法第1条、地方税法、港湾法第44条2項等	財務省 総務省 国土交通省	
z1200128	外貿埠頭公社の埠頭等賃付料の適正化	5035	5035002	社団法人日本船主協会	11	外貿埠頭公社の埠頭等賃付料の適正化		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		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公共的かつ国家的に重要な業務を行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、賃付料の適正な水準の確保、外貿埠頭施設の処分などの制限、需給バランスと港湾間の機能分担を考慮した外貿埠頭の整備などの為の措置が挙げられる。」とした。国はこの答弁を充分尊重し、原価主義に基づく料金の妥当性の検証、及び荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等も充分勘案、弾力的で国際競争力を有する料金設定とするように各埠頭公社を指導すべきである。	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	国土交通省	
z1200129	官公庁等における請求書様式の統一化等	5086	5086029	社団法人リース事業協会	11	官公庁等における請求書様式の統一化等		官公庁及び特殊法人等とのリース契約におけるリース料の請求書については、官公庁等の指定様式となっているため、機械処理ができず事務手間がかかる。このため、リース会社所定の様式の使用を認めるか、官公庁等の様式を統一化し「電子的データによる請求を可能とすること。		請求書作成・送付事務の機械処理による合理化が図れる。		全省庁	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1200130	フレイトフォワード契約の容認	なし	なし	e		外国航空会社が一貫して提供する、海外のある地点と日本国内のある地点の間の国際航空貨物輸送において、その一部分である日本国内のトランスファーについては、当該外国航空会社と本邦航空会社とのインターライン契約により実施可能である。また実際に、インターライン契約によりかかる日本国内のトランスファーが既に実施されてきている。従って、航空会社間でのフレイトフォワード契約なるものを認める特段の必要性は認められない。		5071	5071100	米国	11	フレイトフォワード契約の容認		「ドアからドアまでのサービス」を提供できるよう、外国航空会社が、日本国内の宅配便に関して、日本の航空会社と契約できる権利を認めるよう要望する。
z1200131	政府調達透明化の推進	建設業法第27条の23	公共性のある施設又は工作物に関する建設工事を発注者から直接請け負おうとする建設業者は、その経営に関する客観的事項について、その許可を受けた国土交通大臣又は都道府県知事の審査を受けなければならない。				現在、日本とEUの政府間の規制改革に関する対話(日EU規制改革対話)の場において情報交換を開始したところである。	5072	5072014	欧州委員会(EU)	11	政府調達の透明化の推進		入札資格基準の透明性と(成否等の)予測可能性を高め、年一度の「経営事項審査」制度との調和を図ること。 経営事項審査「制度を改正し、具体的に行われる公共工事とより密接な関係を持たせた仕組みを導入すること。 公共工事の業種区分と、一業種区分のなかでの種類別許可の基準決定に透明性と客観性を導入すること。 すべての公共工事の調達に、入札および契約のための標準規格様式を含む調和されたガイドラインを段階的に導入すること。 焦点を、入札資格の簡素化、(成否等の)予測可能性、外国企業入札の無差別的取扱い、に絞ること。特に、下記の提案をする。 ア. 経営審査のなかで、煩雑な政府の認定を必要としない形で、子会社や親会社の証明された実績を含む、海外での実績を考慮することを保証する。 イ. 可能な限り、経営事項審査(経審)、建築業許可、プロジェクトごとに要求される入札資格、を調和する。 ウ. 異なった調達機関の間でも、経営事項審査(経審)において、調和された基準の使用を促進する。 エ. プロジェクト施行に必要な企業の技術的能力を査定するために、より高い予測可能性をもち、かつ自動的な仕組みを導入する。 オ. 手続きの透明性を向上させる(選考基準と重点の置き方の明示、審査の結果の公表)。 カ. 審査の専門化と審査官の独立性を確保する。
z1200132	入札資格基準の透明性の向上、公共事業・建設事業における政府調達のための統一ガイドラインの作成		平成12年11月に成立した「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(平成12年11月27日法律第127号。以下「入札契約適正化法」という)により、国、特殊法人等、地方公共団体に対して、入札参加資格を含む入札及び契約の過程並びに契約の内容については、既に公表を義務付けている。 また、平成13年3月には、同法に基づき、国、特殊法人等、地方公共団体が統一的、整合的に公共工事の入札及び契約の適正化を図るため取り組むべきガイドラインとして「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」(平成13年3月9日閣議決定。以下「適正化指針」という)が策定されている。	e		e:事実誤認 入札参加資格を含む入札及び契約に係る情報については、既に入札契約適正化法により公表を義務付けており、また、公共工事の入札及び契約の適正化のための統一的な取組みを促進するための適正化指針も既に策定されているところ。		5074	5074010	カナダ	11	入札資格基準の透明性の向上、公共事業・建設事業における政府調達のための統一ガイドラインの作成		カナダは日本に、入札資格基準の透明性向上や、公共事業・建設事業における政府調達のための統一ガイドラインの作成を検討するよう強く要請致します。

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1200130	フレイトフォワード契約の容認	5071	5071100	米国	11	フレイトフォワード契約の容認		「ドアからドアまでのサービス」を提供できるよう、外国航空会社が、日本国内の宅配便に関して、日本の航空会社と契約できる権利を認めるよう要望する。				国土交通省	
z1200131	政府調達透明化の推進	5072	5072014	欧州委員会 (EU)	11	政府調達透明化の推進		入札資格基準の透明性と(成否等の)予測可能性を高め、年一度の経営事項審査、制度との調和を図ること。 経営事項審査、制度を改正し、具体的に行われる公共工事とより密接な関係を持たせた仕組みを導入すること。 公共工事の業種区分と、一業種区分のなかでの種類別許可の基準決定に透明性と客観性を導入すること。 すべての公共工事の調達に、入札および契約のための標準規格様式を含む調和されたガイドラインを段階的に導入すること。 焦点を、入札資格の簡素化、(成否等の)予測可能性、外国企業入札の無差別的取扱い、に絞ること。特に、下記の提案をする。 ア. 経営審査のなかで、煩雑な政府の認定を必要としない形で、子会社や親会社の証明された実績を含む、海外での実績を考慮することを保証する。 イ. 可能な限り、経営事項審査(経審)、建築業許可、プロジェクトごとに要求される入札資格、を調和する。 ウ. 異なった調達機関の間でも、経営事項審査(経審)において、調和された基準の使用を促進する。 エ. プロジェクト施行に必要な企業の技術的能力を査定するために、より高い予測可能性をもち、かつ自動的な仕組みを導入する。 オ. 手続きの透明性を向上させる(選考基準と重点の置き方の明示、審査の結果の公表)。 カ. 審査の専門化と審査官の独立性を確保する。		「日本の規制改革に関するEU優先提案」(2003年10月16日 駐日欧州委員会代表部) 1.2.政府調達による。	総務省 国土交通省		
z1200132	入札資格基準の透明性の向上、公共事業建設事業における政府調達のための統一ガイドラインの作成	5074	5074010	カナダ	11	入札資格基準の透明性の向上、公共事業建設事業における政府調達のための統一ガイドラインの作成		カナダは日本に、入札資格基準の透明性向上や、公共事業建設事業における政府調達のための統一ガイドラインの作成を検討するよう強く要請致します。		カナダは、公共事業の入札政策における進展を高く評価しています。しかし、透明性の欠如が一因となり、日本における公共事業に参加する外国企業数はまだ非常に少ない状況です。		総務省 国土交通省	

管理コード	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容
z1210001	駆動軸重の軸重規制の緩和	車両制限令第3条第1項第2号口 海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱いについて(平成15年5月9日国土交通省道路局道路交通管理課長通知) 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クタのうち、エアサスペンションを装着するものの駆動軸重は、11.5トンまで特殊車両通行許可及び基準緩和の対象。	c	-	エアサスペンションを装着するトラクタで、フル積載対応海コン用トレーラを牽引するものについては、自動車産業界等との協力の下、道路構造物への影響について技術的検討を行った結果、一定の緩和効果が認められたため、必要な条件を満たす車両について通行を許可している。その他の車両については、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認められ、かつ、海コン用トラクタの場合と同様の技術的検討を行い、一定の緩和効果が認められた場合には対象とすることが可能。 将来的な対応としては、エアサス装着車両の軸重に関する一般的制限値を緩和すれば、床版の疲労に対して甚大な影響を及ぼし橋梁の維持修繕費を大幅に増加させることとなるが、現在横行している重量違反車両を無くすことができれば、規制緩和を行ったとしても橋梁の維持修繕費を大幅に増加させることにはならず、重量違反車両が無くなることが確実に担保できれば規制緩和を行うことは可能。		5069	5069003	社団法人全日本トラック協会	11	駆動軸重の軸重規制緩和	1205	駆動軸重の軸重規制緩和

管理コード	項目	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体名	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	(別表番号)	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁	その他(特記事項)
z1210001	駆動軸重の軸重規制の緩和	5069	5069003	社団法人全日本トラック協会	11	駆動軸重の軸重規制緩和	1205	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コン用トレーラを牽引するトラクタのうち、必要な条件を満たす2軸トラクタについては、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、その他同程度の条件を満たす車両の駆動軸についても、軸重の10トン規制を欧州並の11.5トンへ引き上げられたい。	国土交通省 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項第二号ロ	国土交通省	