

貿易・投資等ワーキング・グループ関連

	該当頁
1. 訪日外国人観光客に対する査証発給要件の緩和・見直し	1
2. 東京国際空港の発着枠における規制値の緩和	1
3. 地方空港等における出入国手続きの利便性向上	2
4. 輸入海上コンテナ揚地変更手続きの要件緩和	2
5. 航空貨物の国際線航空機への直接機移しの承認	3
6. 貨物管理責任者の要件見直し	3
7. 検疫対象輸入航空貨物の空港外施設における取扱いの緩和	4
8. 再輸出免税適用時の輸入申告における審査の簡素化	4
9. 追加型式設計変更手続きの簡素化	5
10. 自動車リサイクルシステムを活用した盗難車の不正輸出防止	5
11. 海外子会社向け輸出の許可不要化	6
12. 輸入貨物等の返送の許可不要化	6
13. 航空機の部分品等の輸出に係る手続の簡素化	7
14. 特定原産地証明書発給における自己証明制度の導入	7
15. 海外政府系ファンドの日本投資に対する、買収監視措置の体制整備	8
16. 海外政府系ファンドの日本投資に対する、買収防衛措置の体制整備（政府の介入範囲拡大、監視機能強化）	9
17. AEO認定事業者に対する、届出制度および、データの修訂正の容認	9
18. 二国間でAEO相互承認された事業者への、24時間ルールの適用除外	10
19. AEOセキュリティ管理の保安レベル基準の設定	10

20. AEO事後監査(税関監査)の免除／簡素化	.....	11
21. 電気機械器具の防爆認証に関する試験・評価の国際規格との整合性	.....	11
22. 電気機械器具の電線(接地線)の太さに関する国際規格との整合性	.....	12
23. 電動車用非接触充電の関連法規の整備(国際規格との整合)	.....	12
24. 自動車リサイクルシステムを活用した盗難車の不正輸出防止	.....	13
25. 食品添加物の指定及び使用基準改正に関する審査方法の改善	.....	13
26. 動物検疫の輸出改善	.....	14
27. 外国人を雇用するための在留資格変更許可審査の迅速化	.....	14
28. 製品の不具合などで同じ輸入元に輸出する際の許可申請手続きの免除	.....	14
29. AEO事後監査(貨物セキュリティ監査)の簡素化	.....	15
30. AEO制度に基づいた「業務手順書」に係る管理体系の簡素化	.....	15
31. 輸出施設における複数官庁の検査結果共有化による重複検査の省略	.....	16
32. 輸出入通関書類に係るペーパーレス化の促進	.....	16
33. 安全保障貿易管理の規制に係る輸出手続きの円滑化	.....	16
34. 日本に住所を有しない外国人が、外国企業の子会社又は支店を日本に設立する場合の規制の緩和	.....	17
35. 在留カードの変更	.....	17
36. 再入国許可制度について	.....	17
37. 入国管理について	.....	17
38. 就労許可について	.....	18
39. 知的財産について	.....	18
40. 外弁の認定と承認について	.....	18
41. 弁護士のための有限責任について	.....	18
42. 銀行代理店制度について	.....	19

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
1	3月22日	7月9日	訪日外国人観光客に対する査証発給要件の緩和・見直し	<p>【具体的内容】 観光立国の実現に向け、訪日外国人観光客に対する査証発給要件の緩和・見直しをさらに進める。特に、中国人観光客に対する個人観光査証については、東北三県数次査証の東北六県への拡大、次いで全国を対象とした数次査証を導入すべきである。</p> <p>【提案理由】 訪日外国人観光客に対する査証制度では、中国人観光客については、2009年7月から申請人が一定の要件を満たす場合には個人観光査証が発給されるようになった。また、2011年7月より沖縄を訪問する個人観光客に対して、2012年7月より東北三県を訪問する個人観光客に対して、3年間有効な数次査証(1回の滞在期間は90日以内)が発給されるようになった。「日本再生戦略」(2012年7月閣議決定)では、観光立国の実現に向け、2016年に訪日外国人旅行者を1,800万人、2020年初めまでに2,500万人とするとの目標を掲げ、「東南アジアを始めとする新興国からの訪日客に対する査証発給要件の見直しに取り組む」としている。そのためにもわが国の訪日旅行促進事業の重点市場・有望市場を中心にスピード感をもって着実に進めるとともに、最重点市場の一つである中国については、沖縄で実績を挙げている個人観光客を対象とした数次査証を、震災復興支援の観点から東北六県、さらには「日本再生戦略」の目標達成に向け全国へと拡大することが不可欠である。</p>	日本経済団体連合会	法外 警務 察省 省庁
2	3月22日	5月2日	東京国際空港の発着枠における規制値の緩和	<p>【具体的内容】 東京国際空港の国際ハブ空港としての機能強化に向けて、発着枠に設けられている規制値を緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 東京国際空港の発着枠については、以下の通り各種の規制値が設けられている。 (a) 1時間あたりの発着便数(出発方面別にも便数規制あり) (b) 15分あたりの発着便数 (c) 5分あたりの発着便数 各規制値は管制処理能力を踏まえて定められており、定時運航に寄与しているものである。しかし、スライディングスケール(運用方向別の滑走路処理容量算定シミュレーション)の導入・深化等により規制値を部分的に緩和できる余地が残されている。 規制値の緩和により、利用者の使いやすい時間帯にダイヤを設定できる。また、機材繰りに余裕ができ定時運航に寄与するといった効果が期待できることから、国際ハブ空港としての機能強化にも資するものである。</p>	日本経済団体連合会	国土 交通 省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
3	3月22日	5月2日	地方空港等における出入国手続きの利便性向上	<p>【具体的内容】 出入国手続き(CIQ)の合理化については、「規制・制度改革に係る方針」(平成23年4月8日閣議決定)を踏まえた対応が検討されているところであるが、これらに加え、係員が常駐していない地方空港・港について、CIQ業務の一元化や地方自治体等への権限委譲などにより、CIQの利便性を向上させるべきである。</p> <p>【提案理由】 出入国手続き(CIQ)については、税関(Custom)は財務省、出入国管理(Immigration)は法務省、検疫(Quarantine)は厚生労働省・農林水産省が管轄している。ただし、国際線の定期便がない、あるいは少ない地方空港・港には、これらの係員が常駐していないため、便の到着にあわせて、それぞれの係員を派遣している。 一方、これらの地方空港等においては、派遣可能な人員、時間等には限りがあるため、国際線発着時刻が左右されたり、CIQ手続きに長時間を要するケースが散見される。 CIQ業務の一元化(省庁間連携)、あるいは地方自治体等への権限委譲を行うことなどにより、より迅速かつ柔軟にCIQを行うなどが期待され、利便性が向上する。その結果、より多くの国際線を地方空港・港で受け入れることが可能となり、海外からの観光需要の獲得にも資することにつながる。</p>	日本経済団体連合会	厚生労働省、 省、財務省、 農林水産省
4	3月22日	5月2日	輸入海上コンテナ揚地変更手続きの要件緩和	<p>【具体的内容】 輸入海上コンテナの揚地変更を行う際、税関への積荷目録(輸入マニフェスト)報告期限を「入港する時までに報告」に緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 関税法第15条が改正され、2007年2月1日より一部積地を除き本邦入港24時間前までに、積荷目録(輸入マニフェスト)を所轄税関に事前報告することが義務付けられた。 しかし、輸入海上コンテナが積まれた本船が荒天影響などで、本邦寄港地の順序を変更もしくは抜港を決定した場合、荷主はコンテナの揚港を変更し輸入貨物を速やかに引き取りたいというニーズがあるものの、本船の寄港予定情報の入手が遅れた場合や、船舶会社との調整に時間を要した場合には、期限までの事前報告ができず揚地変更が不可能となる。 輸入貨物が生産用部品の場合には、生産拠点への納期遅延が生産遅延を引き起こし、ひいては完成品の販売機会損失を招くリスクがある。このため、報告期限を「入港する時までに報告」に緩和するべきである。 2014年3月に実施が予定されている出港前報告制度により、積荷目録(輸入マニフェスト)の事前報告は海外港での出港24時間前となることも踏まえて、本要望については早急に実現すべきである。</p>	日本経済団体連合会	財務省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
5	3月22日	5月2日	航空貨物の国際線航空機への直接機移しの承認	<p>【具体的内容】 国内線航空機から国際線航空機への航空貨物の直接機移しを可能とするよう要望する。</p> <p>【提案理由】 国内他空港にて輸出許可を受け、国内線で出発空港まで保税運送される貨物については、出発空港において保税上屋に一旦必ず搬入することが求められている。地方発着需要をはじめとする顧客利便性を向上させ、羽田空港のハブ機能を強化する観点から、国内線航空機から国際線航空機への直接機移しを可能とするよう要望する。 成田空港では、国内線航空機で保税運送された輸出貨物について、国際線航空機との接続時間が短い場合に限り、税関に願書を提出し、一定の条件が満たされていることを前提に、保税上屋で行うべき貨物確認を航空機側で実施する運営が行われているが、こうした運営によらず直接機移しが可能となるよう規制を緩和するよう要望する。 発着枠の拡大によって今後さらに直接機移しのニーズが高まる羽田空港においては、少なくとも成田空港と同様の取り扱いを実施すべきである。</p>	日本経済団体連合会	財務省
6	3月22日	5月2日	貨物管理責任者の要件見直し	<p>【具体的内容】 関税法基本通達において定めることが規定されている「貨物管理責任者」は、保税地域の被許可者の従業員であることが要件となっているが、保税業務を委託している場合においては、この要件に受託会社の従業員を加えるよう要望する。</p> <p>【提案理由】 関税法基本通達34の2-11(2)において、保税業務を委託する場合の「貨物管理責任者」は保税地域の被許可者の従業員であって、保税業務の受託者が行う保税業務に実質的に関与し責任を全うできる体制にあることと定められている。2006年の労働安全衛生法改正に伴う運営全面委託業務の拡大によって、油槽所は委託事業所が大半になってきていることから、受託会社の従業員も貨物管理責任者の範囲に含めるよう要望する。 貨物管理責任者を業務委託先の従業員とした場合でも、オンラインシステム等により、被許可者において入出荷数量の把握・管理が可能となっているため、本業務の遂行には支障がない。また、被許可者が事業所を定期的に監査することで、責任を全うする体制も確保できる。</p>	日本経済団体連合会	財務省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
7	3月22日	5月2日	検疫対象輸入航空貨物の空港外施設における取扱いの緩和	<p>【具体的内容】 検疫検査対象の輸入貨物は、空港での輸入処理が必須となっているため、空港内貨物施設の混雑の一因となっている。空港内に所在する輸入共同上屋が、直接運営または委託運営している空港外貨物施設のうち、空港に近接している指定保税上屋について、空港内貨物施設の補完的一体の施設とみなし、検疫対象貨物(検査前)の空港内外の施設間の相互移動および、輸入処理を認めることにより、国際物流の円滑化を図るべきである。</p> <p>【提案理由】 出発地にて荷主手配によりコンテナ単位に積付けられた貨物は、物流円滑化の観点からは、到着空港においてもコンテナ状態で荷受人に引き取られ、荷受人手配の保税蔵置場に移動した後、解体・突合・輸入申告処理されることが望ましい。しかし、貨物に1件でも要検疫貨物が含まれている場合、「飛行場で輸入すること」との要件により、空港外の貨物施設での取扱が規制されている。 関税法上は申告前の輸入貨物を空港外保税蔵置場に持ち出す運用が可能であり、空港内の混雑緩和を目的として税関側もそれを後押しする方向にある。しかし、要検疫貨物が含まれる場合は、他法令により空港外施設への持出しが認められていない。 この取扱いについて、空港に近接した指定保税上屋に限り、一定の条件のもとで持ち出しを認めることにより、空港内貨物施設への一極集中による停滞を回避し、物流の円滑化を図るべきである。 現状関税法上空港外での処理が可能な貨物で、検疫要件にて空港内で処理されているコンテナ単位の輸入貨物は、成田空港輸入貨物量の10%程度存在すると推定される。これら貨物について空港外施設での取扱いを可能とする事で、空港内施設の混雑を緩和し、物流の円滑化を図ることが期待できる。 今後予定される成田空港の年間30万回発着に向けた貨物量増加も視野に入れ、取り組みを検討すべきである。</p>	日本経済団体連合会	農林水産省
8	3月22日	5月2日	再輸出免税適用時の輸入申告における審査の簡素化	<p>【具体的内容】 再輸出免税制度の使用を前提として輸入申告した場合、現在はすべて「区分2(書類審査扱い)」の審査結果を受けている。このため、AEO認定事業者(特例輸入者)に対しては審査の簡素化、もしくは「区分1(簡易審査扱い)」とすべきである。</p> <p>【提案理由】 NACCS(輸出入・港湾関連情報処理システム)で輸入申告し、審査結果が「区分2(書類審査扱い)」となった場合、申告税関に通関書類を提出し審査を受ける必要がある。その際、輸入申告許可に時間を要し、速やかな輸入貨物の引き取りが行えない場合がある。輸入貨物が生産用部品の場合、生産拠点への納期遅延が生産遅延を引き起こし、ひいては完成品の販売機会損失を招く可能性が生じる。また「区分2」への通関業者の対応が、委託業務工数の増加を招き、通関代行手数料(輸入諸掛)の増加を引き起こす可能性がある。 こうしたリスクを軽減し、AEO認定事業者(特例輸入者)のメリットを増すためにも、再輸出免税適用時の輸入申告における審査の簡素化を図るべきである。</p>	日本経済団体連合会	財務省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
9	3月22日	5月2日	追加型式設計 変更手続きの 簡素化	<p>【具体的内容】 航空機設計国である米国においてSTC(Supplemental Type Certification:追加型式設計変更)が承認された場合、日本国での承認手続き(検査、審査)については、日米の基準が一致している部分をBASA(Bilateral Aviation Safety Agreement)に基づき省略することができる取扱いとすべきである。</p> <p>【提案理由】 航空機的设计を変更する手段の1つとしてSTCという手法がある。STCの利用には、航空機設計国である米国にSTCを申請、承認された後、日本国でもSTCを申請、承認される必要があり、日米で重複してSTCの承認を得る手続きとなっている。現在、日本国と米国は設計に関する相互承認について、二国間取決めとなるBASAを締結しており、航空製品の耐空性の証明・試験に関わる相互承認が可能となっている。このBASAをさらに有効に活用し、日米で基準が一致している部分については、日本での承認手続きを省略できる取扱いとするよう要望する。相互承認の対象範囲を広げることができれば、手続きや作業の大幅な効率化が期待できる。</p>	日本経済団体連合会	国土交通省
10	3月22日	7月9日	自動車リサイクルシステムを活用した盗難車の不正輸出防止	<p>【具体的内容】 中古自動車を部品に解体し、輸出する際の通関手続時に、輸出申告者が自動車リサイクル法に基づくマニフェストを税関に提示することにより、無許可解体業者等による盗難車の不正輸出の防止を図るべきである。</p> <p>【提案理由】 自動車は一旦部品に解体されてしまうと、その部品が盗難車のものか判別する手立てがないため、現状、盗難車は大半が解体され、中古自動車部品として不正に輸出されている。不正輸出防止に向け、新潟港では自動車リサイクルシステムを活用した独自の取り組みが行われている。 平成22年に公表された「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書」では、盗難車の不適正解体への対策を検討課題に挙げているが、今後、関係省庁が協力し、新潟港の取り組みを全国の港に拡大するよう要望する。 ＜新潟港の取り組み＞ 自動車リサイクル法により都道府県知事の許可を受けた解体業者は、同法の再資源化の基準に従って解体を行い、解体自動車の全部を製品の原材料として利用するものとして輸出する場合に限り、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に抵触せず、輸出が可能である。現在、新潟では、この制度の担保措置として義務付けられている解体自動車の全部利用に係る電子マニフェスト(移動報告)の画面印刷物の提出を輸出申告時に求めるなどして、不正輸出の防止を図っている。盗難車の不正輸出の場合、無許可解体業者が盗難車を解体しているケースが多いが、これらの業者では、電子マニフェストの画面印刷物の提出は不可能で、不正輸出の防止だけでなく、無許可解体業者の排除にも効果を発揮している。本来、税関での輸出貨物の審査は、関税法第70条の規定に基づき他法令において必要があると定められた貨物についてのみ行うものである。新潟の取り組みは根拠法令・条例等によらず、新潟県、県警、税関の連携による運用で行っている。</p>	日本経済団体連合会	経産省、 警察庁、 環境省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
11	3月22日	5月2日	海外子会社向け輸出の許可不要化	<p>【具体的理由】 グループとして自主管理が確実に行われ、法令遵守が徹底されている場合は、同一グループ内の海外子会社向け輸出等については、許可を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 輸出しようとする貨物等が、軍事転用の可能性が特に高い機微な貨物等に該当する場合、事前に許可を受ける必要があるが、輸出者自身が自主管理の下で個々の契約や輸出等に関して安全保障面からのチェックが可能と看做される場合には、一定の範囲について包括的に許可を受けることができる。 これらのうち、わが国企業の子会社向けに対する一定の品目の輸出等については、特定子会社包括許可制度があるが、グループとして自主管理が確実に行われ、法令遵守が徹底されている場合は、安全保障上の懸念はかなりの程度低いと考えられることから、許可不要とするのが適当である。</p>	日本経済団体連合会	経済産業省
12	3月22日	5月2日	輸入貨物等の返送の許可不要化	<p>【具体的内容】 輸入された貨物の部分品を評価、修理、交換等のために輸入元に返送する場合を含め輸入貨物等の輸入元への返送について、許可を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 輸出しようとする貨物等が、軍事転用の可能性が特に高い機微な貨物等に該当する場合、事前に許可を受ける必要があるが、外国から輸入された貨物等を返送するために行われる輸出等であって、一定の条件を満たすものについては、特別一般包括許可の対象となり、個別に許可申請を行うことなく、輸出等を行うことが可能である。 しかしながら、例えば上記の輸入された貨物の部分品を評価、修理、交換等のために輸入元に返送する場合は特別一般包括許可の対象となっておらず、安全保障上の懸念が限りなく低いにもかかわらず、個別許可申請を余儀なくされているのが実情である。 あくまで輸入元への返送であることを前提に許可を不要とするのが合理的である。</p>	日本経済団体連合会	経済産業省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
13	3月22日	5月2日	航空機の部分品等の輸出に係る手続の簡素化	<p>【具体的内容】 海外から輸入した航空機の部分品等を修理のために輸入元である海外メーカーや海外メーカーが指定する工場に送る場合、輸出許可の対象外にもかかわらず、煩瑣な手続が必要となっているのが実情であり、簡素化のための措置を講ずるべきである。</p> <p>【提案理由】 輸出しようとする貨物が、軍事転用の可能性が特に高い機微な貨物に該当する場合、事前に許可を受ける必要があるが、航空機の部分品等のうち、修理を要するものであって無償で輸出するものについては、輸出許可の対象外となっている。しかしながら、輸出にあたっては、リスト規制に係る該非判定書の提示が必要となるのが実情である。該非判定には海外メーカーから製品仕様に関する情報を入手する必要があるが、そのような情報を入手できることは稀であり、経済産業省に確認した上で「仕様不明のため該当とする。しかし特例により許可不要」である旨の書類を作成して対応している。そもそも許可を要しない輸出であるにもかかわらず、以上のような不合理な手続を強いられている現状が改善されれば、航空機の装備品修理のための輸出に要している時間と人員の節約につながる。</p>	日本経済団体連合会	経済産業省
14	3月22日	5月2日	特定原産地証明書発給における自己証明制度の導入	<p>【具体的内容】 特定原産地証明書発給の手続に関し、優良な製造業者に限り、自社の証明書を提出することで申請が終了するような簡素化をすべきである。現在、自己証明制度はスイス、ペルー、メキシコとの間のEPAにおいて認められているにすぎない。わが国が締結する全てのEPAにおいて、自己証明制度を導入すべく取組むことを求める。</p> <p>【提案理由】 特定原産地証明書発給の申請をする場合、対象貨物を構成する細かい部品についてまで詳細な書類の提出が必要となっている。したがって、社内や調達先での事務作業が膨大なものとなっており、適用を断念せざるを得ないケースもある。そこで、優良な製造業者に対しては自社の証明書の提出によって申請が完了すべきである。簡易化することにより、各国との間に締結したEPAの活用拡大が望める。</p>	日本経済団体連合会	経済産業省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討 要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体 名 (会社名・ 団体名)	制度 の 所管 官庁
15	4月8日	5月2日	海外政府系ファンドの日本投資に対する、買収監視措置の体制整備	<p><要望> 海外政府系ファンドの日本投資に対する、投資協定を含む買収監視体制を整備する。 ・資金力豊富な海外政府系ファンドの、情報開示/戦略投資に関する経済安全保障面での枠組みを整備する。</p> <p><理由> 投資対象会社の発行済株式総数の5%以上を所有する場合、又は5%以上保有し1%以上変動がある場合、金融庁に対する大量保有報告の提出義務がある。 但し、海外投資家が購入する場合は、日本国内の常任代理人名義しか公表されず、実質の資金提供者がわからない状況。また、同一政府系ファンドが複数の常任代理人から購入(分散して保有)する場合や、同一国の複数の政府系ファンドが共同して議決権行使を行う可能性も想定されるが、海外政府系ファンドに関しては、情報開示がなされていないものが多く、海外投資家が日本企業の株式購入を行う際、企業側からは、実質の資金提供者が把握出来ない状況。資金力豊富な政府系ファンド(中国・中東等)が出現する中、資金力だけで買収が決まる恐れがあるが、現在は、単なるポートフォリオ上の純投資か、戦略投資かの見極めも出来ず、企業にとり不安材料となっている。 2011年 国民の声に「海外政府系ファンドが資金提供者の場合、大量保有報告書にその旨明記し、情報提出を義務付け」を要望した際、「大量保有報告制度は、投資者への情報提供を目的としており、企業の不安要素に依る制度ではない為、本制度で対応すべきでない」との省庁回答を得た。 制度目的から、大量保有報告書での対応が困難としても、海外政府系ファンドの投資に対しては、米国のように情報開示の要請を行う等、戦略的投資に対する対応を、関係省庁横断的に検討頂きたい。</p> <p><効果> 企業のリスクを低減する仕組みを導入することで、健全な純投資の呼び込みに繋げ、日本企業の経営安定性を向上させる。日本企業としても、見えない外資に憶して投資を拒むことがなくなり、海外投資を受け入れやすい環境が整備され、産業投資立国の促進に寄与する。</p>	民間企業	金融 庁

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名(タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名(会社名・団体名)	制度の所管官庁
16	4月8日	7月9日	海外政府系ファンドの日本投資に対する、買収防衛措置の体制整備(政府の介入範囲拡大、監視機能強化)	<p><要望> 海外政府系ファンドの日本投資に対する、投資協定を含む防衛措置の体制を整備する。 米国のエクソン・フロリオ条項のように、政府の介入範囲を全分野に拡大し、政府の監視機能を強化する。</p> <p><理由> 日本の金融機関という安定株主が減少する中、特に海外政府系ファンドの日本企業買収に対する備えが見つからない状況。米国はエクソン・フロリオ条項に基づき、CIFUS(外国投資委員会)が監視を行い、安全保障上問題となる可能性のある全投資案件に介入する体制を整備している。日本も外為法で、規制業種(航空運輸、宇宙開発、原子力等)の株式10%以上を外国企業・投資家が取得する場合は、事前届出が必要で、審査で問題がある場合は、投資計画の変更や中止・勧告が行われるが、自動車やロボット分野は規制業種外で、対応が不十分。2011年 国民の声に本要望を提出した際、『「国の安全を損ない、公の秩序の維持を妨げ、又は公衆の安全の保護に支障を来す」又は「我が国経済の円滑な運営に著しい悪影響及ぼす」可能性がある業種を指定しており、全業種に拡大する必要はない。』との省庁回答を得た。しかし、新興国等、体制の異なる国家の金融資本体制が政府系資金を通して国際社会に及ぼす影響は急速に拡大しており、通常に想定されてきた民間競争と違い、政府系の戦略的投資の進捗により、公衆の安全及び経済の円滑な運営や税源を侵食する恐れが出てきている。特に、エレクトロニクス・自動車分野は裾野が広い産業で、我が国経済の円滑な運営に著しい悪影響を及ぼす可能性も考えられる。海外投資を受け入れやすい環境作りのためにも、諸外国に遅れることなく、日本も早期に環境整備頂きたい。</p> <p><効果> 企業のリスクを低減する仕組みを導入することで、健全な純投資の呼び込みに繋げ、日本企業の経営安定性を向上させる。日本企業としても、見えない外資に憶して投資を拒むことがなくなり、海外投資を受け入れやすい環境が整備され、産業投資立国の促進に寄与する。</p>	民間企業	経文財 済部 産科 省学 、省 、警 、察 国厚 庁土 生、 交労 金通 働融 省省 、 環農 境林 務省 水産 省
17	4月8日	7月9日	AEO認定事業者に対する、届出制度および、データの修正の容認	<p><要望> AEO認定事業者に対しては、「届出制度」を導入し、申告した時点でタイムリーな貨物の輸出と、一定期間内のデータ修正を容認する。</p> <p><理由> 国(税関)に、コンプライアンスとセキュリティに優れた事業者と認定されると、AEO事業者として、通関手続きの審査・検査の簡素化等のベネフィットあり。 但し、日本は「認可制度」の為、AEO事業者であっても、輸出許可が下りるまでは輸出が出来ない。また、輸出申告時の間違いも、データ修正が認められず、再度申告し直す必要あり。 一方、米国の承認輸出者は、「届出制度」(10日以内の事後申告)が導入されており、タイムリーな輸出が可能。又、15ヶ月以内のデータ修正も可能。</p> <p><効果> タイムリーな貨物の輸出が可能となる。 また、価格変更時の修正申告が不要になり、税関・輸出者双方の業務効率化が図れる。</p>	民間企業	財 務 省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
18	4月8日	7月9日	二国間でAEO相互承認された事業者への、24時間ルールの適用除外	<p><要望> AEO相互承認を締結している国と、二国間において、AEO相互承認事業者に対しては、24時間ルールの適用除外を行う。 (まずはEUとの協議を足掛かりにしてはどうか。)</p> <p><理由> 24時間ルールは、輸入国が、相手国の輸出者に対し、輸出する24時間前迄(モードにより異なる)に、積み荷のマニフェストを要求するルール。 米国がテロ防止対策として9.11以降導入し、国連のWCO(世界税関機構)でも採用している。 24時間ルールに対応する為、事業者はリードタイムが2日延長され、金利コスト・在庫積み増しコストが発生している。 AEO相互承認事業者は、コンプライアンスとセキュリティに優れた事業者として、二国間において承認を受けていることから、AEO相互承認事業者に関しては、ルールの適用除外を検討頂きたい。 ※24時間ルール導入国:米国、カナダ、EU、韓国、中国、メキシコ、トルコ ※日本がAEO相互承認を締結している国:米国、カナダ、EU、韓国、ニュージーランド、シンガポール</p> <p><効果> 物流リードタイムの短縮に伴う金利コスト・在庫積み増しコストの削減。</p>	民間企業	財務省
19	4月8日	7月9日	AEOセキュリティ管理の保安レベル基準の設定	<p><要望> AEO制度に於いても、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則」と同様、「テロリスト対応」の統一したセキュリティ管理規定にあわせたセキュリティ管理レベルを設定する。 ※空コンテナ受入セキュリティの例 ・保安レベル1: 受入検査 →必要に応じ内部・外部検査。(船社側で検査実施の為、通常時は不要) ・保安レベル2: 受入検査 →外観検査。内部・外部検査(10~20%)。(抜き取り検査) ・保安レベル3: 受入検査 →外観検査。内部・外部検査(100%)。(全数検査)</p> <p><理由> 現状のAEO認定事業者の貨物セキュリティ管理は、「テロリスト対応」として、商品・仕向国等のリスクに関わらず、全貨物を対象に、常時、同一レベル(最高レベル)の保安対応が要求されている。 一方、輸出貨物管理での輸出検査では、商品、仕向け国、その時の世界リスク状況を加味し、貨物検査管理に重点を設定すべきとして、国土交通省が「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行規則」(54条)で、そのレベルを設定している。</p> <p><効果> 保安レベルに応じたセキュリティ管理に伴う、工数低減が可能。</p>	民間企業	財務省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
20	4月8日	7月9日	AEO事後監査 (税関監査)の 免除/簡素化	<p><要望> 日本においても、税関への社内監査結果の報告をもって、AEO事後監査(税関監査)の免除/簡素化を行う。 又、社内監査内容については、各AEO認定事業者の実態にあった内容で社内監査が行えるよう、税関が示すチェック項目も、大項目に絞り、各社に自主性を持たせる。</p> <p><理由> AEO認定事業者は、税関の詳細なチェック項目に基づき、毎年貨物セキュリティ管理の社内監査を実施している。 更に、3年毎に、税関によるAEO事後監査(税関監査)も行われている。 イギリスや米国では、社内監査の結果を税関に報告することで、AEO事後監査(税関監査)を免除する仕組みを検討している。</p> <p><効果> 効率的な監査の実施。</p>	民間企業	財務省
21	4月8日	7月9日	電気機械器具 の防爆認証に 関する試験・評 価の国際規格と の整合性	<p><要望> IEC規格に準じて、日本も機器単体の試験・評価を採用する。 また、単純機器は構成部品に組み込まれた場合でも認証を不要とする。 ※JIS規格はIEC規格に準じているが、日本では法令優先で、容認されていない。</p> <p><理由> 引火物質の蒸気等を扱うエリアで、電気機械器具を使用する場合、防爆認証の取得が必要となる。 日本は、機器単体ではなく、構成部品全体(組合せ)の試験・評価が必要で、構成部品が変更される度に、全構成部品の再試験・再評価が必要。 一方、海外では、IEC基準に基づき、組合せではなく、機器単体での試験・評価を採用している。 更に、単純機器(電氣的パラメータが明確でエネルギーが低く本質安全性を損なわない機器)は、本来認証が不要だが、日本は構成部品に組み込まれると、単純機器でも試験・評価が必要となる。</p> <p><効果> 試験・評価における企業負担(コスト・手間等)の軽減。 産業競争力における、諸外国とのイコールフットイング。</p>	民間企業	厚生労働省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
22	4月8日	5月2日	電気機械器具の電線(接地線)の太さに関する国際規格との整合性	<p><要望> 電気機械器具の電線(接地線)の太さを、国際規格に準じて、「導体サイズと同等以上」に見直す。 ※JIS規格は、IEC規格に準じているが、日本では法令が優先され、容認されていない。</p> <p><理由> 国内で使用する電気機械器具の電線(接地線)の太さは、「電気設備の技術基準の解釈」で示されているが、IEC規格やJIS規格との整合性が図られていない。 ※移動しない電気機械器具は、IEC規格では「相導体以上」となっており、日本規格の半分程度の太さの規格。 海外から電線を購入する場合、日本規格は特殊扱いとなり、追加費用が発生する。</p> <p><効果> 電線(接地線)コストの軽減。 産業競争力における、諸外国とのイコールフットイング。</p>	民間企業	経済産業省
23	4月12日	5月2日	電動車用非接触充電の関連法規の整備(国際規格との整合)	<p><要望>国際規格・国際標準と協調した、電動車用非接触充電システムにふさわしい、規制値を設定する。(人体防護(近接磁界)観点、電波障害(遠方電磁界)観点等)。また、非接触充電の設置許可については、型式認証とする。</p> <p><理由>現在、電動車用非接触充電システムの法規制は未整備である。但し、関連すると思われる、電波法の基準は欧米と比較すると、日本の基準が最も厳しい(@基本波(80~90kHz)帯)。このままの基準が適用されると、国際規格と国内規格が異なり、二重開発を行う必要があり、コスト・工数共に負担大。更に、日本だけに適用される厳しい基準が存在する中では、競争力低下の懸念あり。また、現行法下で非接触充電設備を設置する場合、機体毎に各地域の総合通信局に対して、個別の設置申請が必要となることが想定されるため、普及時における大きなハードルとなることが懸念される。</p> <p><効果>電動車用非接触充電システムのコスト低下、国際競争力強化。</p>	民間企業	総務省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の所管官庁
24	4月12日	7月9日	自動車リサイクルシステムを活用した盗難車の不正輸出防止	<p>中古自動車を部品に解体し、輸出する際の通関手続時に、輸出申告者に対し自動車リサイクル法に基づくマニフェスト(管理票)を税関に提示することにより、無許可解体業者等による盗難車の不正輸出の防止を図るべきである。</p> <p>【提案理由】 自動車は一旦部品に解体されてしまうと、その部品が盗難車のものか判別する手立てがないため、現状、盗難車は大半が解体され、中古自動車部品として不正に輸出されている。不正輸出防止に向け、新潟では自動車リサイクルシステムを活用した独自の取り組みが行われている。平成22年に公表された「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書」では、盗難車の不適正解体への対策を検討課題に挙げているが、今後、関係省庁が協力し、新潟の取り組みを全国の港に拡大するよう要望する。 <新潟の取り組み>自動車リサイクル法により都道府県知事の許可を受けた解体業者は、同法の再資源化の基準に従って解体を行い、解体自動車を製品の原材料として利用するものとして輸出する場合に限り、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に抵触せず、輸出が可能である。現在、新潟では、この制度の担保措置として義務付けられている解体自動車の全部利用に係る電子マニフェスト(移動報告)の画面印刷物の提出を輸出申告時に求めるなどして、不正輸出の防止を図っている。盗難車の不正輸出の場合、無許可解体業者が盗難車を解体しているケースが多く、これらの業者では、電子マニフェストの画面印刷物の提出は不可能で、不正輸出の防止だけでなく、無許可解体業者の排除にも効果を発揮している。本来、税関での輸出貨物の審査は、関税法第70条の規定に基づき他法令において必要があると定められた貨物についてのみ行うものである。新潟の取り組みは根拠法令・条例等によらず、新潟県、県警、税関の連携による運用で行っている。</p>	日本損害保険協会	警察庁、経済産業省、財務省、環境省
25	4月30日	6月6日	食品添加物の指定及び使用基準改正に関する審査方法の改善	<p>政府が食品添加物の指定及び使用基準改正に関する審査を行う際は、申請内容がコーデックス一般規格に適合したものであっても、安全性に関する評価*1(食品健康評価*2)を行っている。これを同規格に適合したものは、安全性に関する評価を行ったものとして審査を行うように改める。</p> <p>提案理由:コーデックス一般規格に適合した食品添加物または使用基準は、我が国も加盟しているFAO/WHO合同食品添加物専門家会議(JECFA)が安全と判断し、食品への使用が妥当であると認めたものである。また同規格は食品添加物に関する唯一の公式な参照先となっている*3。したがって、同規格に適合した食品添加物または使用基準について、我が国で別に安全性に関する評価を行うことは二重評価であり、作業の負荷と国際基準との不一致を生み出す。同規格に適合していることをもって安全性に関する評価に代えても、我が国の公衆衛生の向上及び増進に寄与することには変わりはない。企業からの要請に基づく審査の標準事務処理期間は受理された日から1年となっている。しかし、要請から受理に至るまでの期間の標準設定はなく、要請後はいつくるか分からない(場合によっては何年もかかる)受理前の窓口審査の順番を待つことになる。審査期間の長期化はすべての要請について安全性に関する評価を行うことによる過剰な調整負荷が、要請者とリスク評価機関(内閣府食品安全委員会)の中間にあるリスク管理機関(厚生労働省)にかかっているためである。審査期間の長期化と、国際基準との不一致の問題はかねてより様々な団体から指摘されてきた*4。特にEUは、国際貿易の促進と円滑化の障害になっているとして、長年にわたって根気強く改善提案をよこしている*5。これに対し我が国も様々な改善策を講じてきたが、いずれも期待された効果を上げていない。その象徴は平成14年に政府が迅速な認可を約束した国際汎用添加物46品目の進捗状況である(13品目が未だに未認可)*6。これはこれまでとられた改善策が二重評価を前提としたもので、リスク管理機関の過剰な調整負荷作業を軽減するものになっていないことによる。ここ十数年来の経験から、現状の審査方法を改めることなく事態を改善することの困難さを学ぶべきである。</p>	日本アルコール飲料(有)	内閣府

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
26	5月7日	6月6日	動物検疫の輸出改善	<p>①発酵鶏糞を輸出するにあたり、発酵鶏糞肥料は同じ製品しか出こない。同質のタマゴや食肉を作るには、製造ラインを変えることは老朽化以外に設備を変えることはめったにない。発酵鶏糞を製造するに当たり、製造工程、堆肥サイクル表、農場配置図、工場敷地図、製造届、販売届は、めったに変わる事はない。養鶏場に関する書類の提出は変更の場合のみにして欲しい。</p> <p>②家畜保健所の無病証明書について、家畜保健所は農林水産省の管轄。動物検疫所も同じく農林水産省の管轄。同じ省に属する2つの機関の間を民間各社が書類を求め、提出することに無駄を感じる。同じ省内の情報なので、動検が把握しているにも関わらず、民間数社が関与して取得し、しかも、依頼書や原本を郵送で関係各社で送り届けるのは無駄以外のなにものでもない。無病証明書を養鶏業者が申請し、輸出者が受取り、動物検疫所が受取り、通関業者が通関に提出するのはナンセンス。発酵鶏糞肥料の輸出検疫に関する事務手続きの簡素化を切に望む。</p>	(株)カルティベート	農林水産省
27	5月15日	6月6日	外国人を雇用するための在留資格変更許可審査の迅速化	<p>中小企業が国際展開するため、グローバル人材として採用した外国人留学生在が、在留資格の変更手続きに時間を要し、予定の入社日に間に合わないなど支障が生じるケースがあるため、審査の迅速化を図ること。</p> <p>(注)留学生在が日本の企業に就職し、在留資格を「留学」から就労が可能な「人文知識・国際業務」などに変更する場合、申請日から何日で許可するといった明確な規定はない。例えば、就職先が中小企業の場合には、3週間程度かかっており、特に申請が混み合う3月～5月の繁忙期には、それ以上の時間を要するため、4月1日の入社に間に合わないケースがある。</p> <p>(注)平成23年に外国人留学生在が日本の企業等への就職を目的として在留資格変更許可申請を行った数は9,143人(前年比676人増)、うち許可数は8,586人(前年比755人増)で、いずれも前年と比べて増加した。許可率は93.9%で前年と比べてほぼ横ばい。</p>	日本商工会議所	法務省
28	5月15日	6月6日	製品の不具合などで同じ輸入元に輸出する際の許可申請手続きの免除	<p>海外から輸入した高性能な工作機械製品等に不具合があり、修理するため同じ輸入元に輸出する場合、大量破壊兵器開発国への高度な機械・技術の流出に該当しないようなケースについては、企業の許可申請手続きにかかる負担を軽減し迅速に修理するため、許可申請手続きを免除すること。</p> <p>(注)日本では、高性能な工作機械や生物兵器の原料となる細菌など、軍事的に転用されるおそれのある物が、テロリスト集団等に渡らないよう安全保障貿易管理を行っている。日本では外為法第25条第1項により、リスト規制(兵器やその開発に利用可能な高性能汎用品など15項目)や、キャッチオール規制(リスト規制には該当しないが兵器開発の懸念がある場合)に該当する輸出には、事前に経産大臣の許可が必要となる。規制に該当する物や技術を輸出又は提供する際には、必要な書類を用意し、経産省に許可申請手続きを行う。</p>	日本商工会議所	経済産業省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
29	6月24日	7月11日	AEO事後監査 (貨物セキュリティ監査)の簡素化	<p>AEO制度の利便性向上の一環として、税関監査(貨物セキュリティ管理)の簡素化を要望する。</p> <p>【具体的な内容】 AEO認定事業者は、コンプライアンス・プログラムに則り、貨物セキュリティ管理の社内監査を実施しており、この結果を税関へ定期報告することにより、税関事後監査(貨物セキュリティ監査)を簡素化して欲しい。尚、社内監査の内容については、項目のみを提示頂き、各AEO事業者の実態にあった社内監査が出来る様、自主性を持たせて頂きたい。</p> <p>【提案理由】 現在、AEO認定事業者に課せられた貨物セキュリティ管理要件は大変厳しく、AEO事業者や業務委託会社に大きな負担となっているため、AEO事後監査の負担軽減を要望する。 AEO事業者は、社内の実態に合った保安管理及び貨物管理を実施している。新規のAEO貨物取扱場所については、税関との合同確認を実施するが、既確認場所については、社内監査結果の税関報告をもって確認することとするなど、税関によるAEO事後監査(貨物セキュリティ監査)を簡素化して欲しい。</p>	(一社) 日本自動車工業会	財務省
30	6月24日	7月11日	AEO制度に基づいた「業務手順書」に係る管理体系の簡素化	<p>【具体的な内容】 荷主・保税・通関事業者が、AEO事業者として認定を受ける為に税関に提出している「業務手順書」に関し、AEO事業者間の業務委託部分については、荷主の業務手順書に「〇〇社(AEO事業者)の業務手順に則る」といった表現での申請を可能とし、また、委託先の業務手順に変更があった場合も委託先企業による税関への届出をもって管理を行い、税関による重複管理の廃止を要望する。</p> <p>【提案理由】 現状、AEO特定輸出者が、AEO特定保税承認者及び(或いは)AEO認定通関業者の承認を受けた海貨事業者へ保管・船積を委託する場合、AEO事業者はそれぞれ「業務手順書」を作成し、税関に提出している。また、AEO特定輸出者の業務手順書にも、委託を受けたAEO保税・通関業者の業務手順が記載されている。 委託先であるAEO特定保税承認者やAEO認定通関業者の業務手順書に変更があった際、これらの事業者は修正した業務手順書を税関に提出するだけでなく、委託元のAEO特定輸出者にも提出し、AEO特定輸出者は委託先の業務変更部分を自社の業務手順書に反映した上で、税関に提出している。 業務手順書の共通する部分を、荷主・保税・通関業者が、それぞれの手順書に記載し、税関に届け出るとは重複管理に繋がり、メンテナンスや監査に必要以上の負荷が掛かっていることから、管理体系の見直しを要望する。</p>	(一社) 日本自動車工業会	財務省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の所管官庁
31	6月24日	7月11日	輸出施設における複数官庁の検査結果共有化による重複検査の省略	<p>【具体的内容】 ①完成車の出荷プライベートパスに課される国土交通省及び財務省の立入検査に関し、同種の検査内容であることから、重複する部分の検査については省略を要望する。そのため、官庁間において検査結果の共有化を図り、同種の検査が重複しないよう措置を講じて欲しい。 ②官庁間で立入検査実施の日程調整の徹底をお願いする。</p> <p>【提案理由】 輸出施設の内、プライベートパスをはじめとする港湾施設に対しては、国土交通省より、SOLAS条約に基づき、国際埠頭施設の保安体制や管理状況について、保安確保に向けた定期的な検査が行われている。 一方、当該港湾施設は、外国貨物の積卸場所として大部分が保税地域に指定されていることから、財務省(税関)より、輸出入通関手続きの履行確保に向けた外国貨物の保安全管理状況について定期的な保税検査が実施されている。 上記検査は、類似した検査であり、重複している部分があるにも関わらず、官庁間で当該結果の共有化が図られていない。 重複する部分の検査項目については、官庁間で結果の共有化を図ることにより、関係施設の負担緩和に結び付けて欲しい。 また、本件については、規制改革に係る2010年度弊会要望に対して、国交省-財務省間で立入検査日程の調整を行うとの回答が示されたが、実際には別日程で実施されていることから、官庁間での連携を再度、要望する。</p>	(一社) 日本自動車工業会	国 財 土 務 交 通 省
32	6月24日	7月11日	輸出入通関書類に係るペーパーレス化の促進	<p>【具体的内容】 輸出入通関書類の電子化を、平成29年10月の実施計画より前倒しし、早期実現を要望する。</p> <p>【提案理由】 現在、荷主企業は輸出入通関に際した関連文書の管理に多くのリソースを費やしている中、NACCSを用いた電子インボイス業務の運用が開始されているが、普及までに至っていない。業務の効率化や出荷リードタイム短縮を通じた競争力向上の観点から、平成29年度10月に計画されている通関手続きに係る電子手続きの原則化を前倒しし、可及的速やかに導入・実施して欲しい。</p>	(一社) 日本自動車工業会	財 務 省
33	6月1日	7月11日	安全保障貿易管理の規制に係る輸出手続きの円滑化	<p>安全保障貿易管理の観点から、現在は一般的な工作機械等を含む広い品目が規制対象とされており、輸出及び海外子会社への移送のために経済産業省に対する許可申請が必要となっている。申請書類に不備があると申請から数週間が経過してから再提出が必要と連絡され、手続きに長い期間がかかっている。記載については事前に相談を受け付けることとされているが、相談窓口が経済産業省本省となっているため、地方の企業は実質的に相談が困難な状況。より円滑に手続きを得るための改善措置を検討いただきたい。なお、地方の経済産業局でも相談を一部受け付けているが、経済産業省本省へ相談するよう促される場合が少なくないように聞いている。制度を案内するWEBサイトが作成されているが説明が不親切な箇所も多く、中小企業からは残念ながら輸出手続きを諦めた、との声も聞いている。</p>	個人	経 済 産 業 省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の所管官庁
34	6月18日	7月11日	日本に住所を有しない外国人が、外国企業の子会社又は支店を日本に設立する場合の規制の緩和	<p>外国企業が日本に子会社又は支店を設立し、当該子会社又は支店の代表者として本国から外国人を派遣するケースにおいて、会社設立及び就労ビザの取得に関する問題点が外国企業から度々指摘されている。</p> <p>具体的には、日本で子会社の設立を行うにあたり、日本における代表者のうち、少なくとも1名は日本に住所を有している者であることが必要だが(昭和59年9月26日民四第4974号民事局第四課長回答)、日本における代表者になる予定の外国人が就労ビザ(投資経営ビザ等)を取得する(これによって日本の住所を得る)ためには、原則、日本の子会社の登記事項証明書が必要となる。すなわち、子会社を設立するためには就労ビザが必要で、就労ビザを得るためには就労先である子会社の登記事項証明書が必要なため、本国から派遣する外国人だけで日本における子会社の代表者を構成しようとする場合は、当該子会社を設立することができない(支店設立の場合も会社法817条第1項に基づき同様の制度)。日本における代表予定者である外国人が在日外国公館にてサイン証明を取得することで対応することも可能と聞いているが、(1)サイン証明は住所を証明するためのものではないこと、(2)ホテルなど賃貸契約書がない住所についてはサイン証明に当該住所を記載しない在日外国公館が存在することから、解決策とならない。</p> <p>このため、日本に住所を有しない外国人のみを代表者とする会社登記を可能とすることや、就労ビザの申請者のうち新たに会社を設立する場合は登記事項証明書を事後提出とすること、新会社設立用のビザを新設する等の措置をお願いしたい。</p>	日本進出または日本進出を検討している複数の外国企業等	法務省
35	6月3日	7月11日	在留カードの変更	<p>地方支分部局の設置場所が限られていることに起因する、地方支分部局に定期的に出向く不便さを認識し、「在留カード」の詳細の変更をオンラインおよび郵送で行える申請制度を実施すべきである。</p>	民間団体	法務省
36	6月3日	7月11日	再入国許可制度	<p>再入国許可制度を全廃すべきである。</p>	民間団体	法務省
37	6月3日	7月11日	入国管理について	<p>日本への熟練労働者の入国を促進するため、入管政策をさらに改めることを望む。</p> <p>提案、多くのビザのカテゴリーは、学位がない場合、「業界」での10年以上の実務経験を義務付けている。こうした政策は、往々5年未満で十分な経験を積みうる熟練労働者が、日本を避け、それほど要件が厳しくない他の先進国や途上国を目指す要因となる。</p>	民間団体	経厚法 済生務 産産省 業働省 省省 他

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の 所管官庁
38	6月3日	7月11日	就労許可について	多国籍企業が日本勤務ポストに最良の人材を誘致できるよう、配偶者ビザ保有者に就労許可を自動的に交付することを提案	民間団体	法務省
39	6月3日	7月11日	知的財産について	デザインに関する知的財産を保護するための手続きは複雑かつ高額であり、ヨーロッパおよびその他の主な市場で受けている水準の保護を日本では享受できない。 申請の費用を軽減し、申請の審査手続きを廃止又は緩和すべきである。	民間団体	経済産業省
40	6月3日	7月11日	外弁の認定と承認について	日本で外弁として登録されるためには、外国人弁護士の本国法についての3年間の専門実務経験が必要とされ、うち2年は、日本以外の国で実務経験を積むことを求めている。この規則は、日本人弁護士に適用される規則とは際立った対照をなしている。日本人弁護士は、弁護士として認定される前に弁護士資格取得後の経験を問われることはない。この慣行は差別的であるばかりでなく、資格を取得した法域ですでに弁護士として認められているのであるから、ほとんど意味をなさない。そうした規則を設けるのであれば、本国法に基づく実務経験をどの程度積んできたのかといった点を重視すべきであり、場所にとだわる必要はないはずである。また、外弁登録手続きに要するコストも、外国の法律事務所や個人に依然過重な負担を強いている。合理化された申請書は概してプロセスを短縮してきたが、法務省と、日弁連・地方弁護士会の各委員会双方から承認を取得する要件は、必然的に遅れを生じさせている。 提案：①弁護士資格取得後の一定の経験年数を義務付けている規則を廃止すべきである。即時的な第一歩として、より徹底的な見直しを完了する一方、本国法に関する実務経験を、どこでそれを積んだかにかかわらず、認めるよう、法律を改正すべきである。 ②外弁登録の申請手続きをできる限り迅速化と、弁護士個々ではなく事務所単位での登録といった見直しを行うべき。	民間団体	法務省
41	6月3日	7月11日	弁護士のための有限責任について	外国および日本双方の法律事務所が、日本で有限責任制度を利用できるようにすべきであり、外国の法律事務所は、日本におけるその支店を通じて日本で業務を行うことが認められるべきである。これは、本国法人の支店を通じて日本で業務を行うことを外弁に認めるよう、既存の外弁制度を改めることで実現できるだろう。	民間団体	法務省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省 庁への 検討 要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容及び提案理由	提案主体 名 (会社名・ 団体名)	制度 の 所管 官庁
42	6月3日	7月11日	銀行代理店制度について	<p>2009年に導入された銀行代理店制度では、欧州銀行の日本支店は、ほかの銀行(それが同じ金融グループの日本国外の支店であっても)が提供している新しい銀行サービスを日本の顧客に提供することを計画する度に、特別の事業免許を申請する必要がある。これは、グローバル金融グループの日本部門が海外に口座を開く日本の個人または法人顧客をサポートしたり、日本以外の支店から提供されるグローバル現金管理サービス等のサービスを日本の顧客に提供したりする国境を越えたサービスに著しく影響を及ぼす。国境を越えた取引に適切な規制の枠組みを提供する日本の当局の取り組みを支持するとはいえ、新しい銀行代理店免許の申請に関する基準を明確化し、行政レベルでの審査・承認手続を迅速化するために、現行の制度は改善されなければならないと考える。</p> <p>提案: 金融庁は、欧州銀行の支店が、新商品を導入する度に、特別の事業免許をその都度申請する必要のない制度を導入すべきである。</p>	民間団体	金融 庁