

各ワーキング・グループで更に精査・検討を要する提案事項(案)

1. 平成25年10月12日から同年11月15日までに所管省庁から回答を得た提案事項、46件について、規制改革会議ホットライン対策チームにおいて内容審査を行ったところ、各ワーキング・グループで更に精査・検討を要すると認めたものは次のとおり。

創業・IT等ワーキング・グループ関係

	チーム (案)	該当 ページ
1 微量PCB汚染廃電気機器等の処理の加速化に向けた新たな仕組みの導入	◎	1
2 ダンスに関わる風営法の規制の改革提案	◎	3
3 道路交通法に基づく審査基準の問題点について	○	4
4 道路拡張工事等に伴うケーブル移設工事費用の負担軽減	○	5
5 現行の区分所有法が定める建替え決議要件の見直し	○	6

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

	チーム (案)	該当 ページ
1 外弁の法人設立及び支店の開設について	◎	7
2 羽田空港の日欧間を含む国際便への差別無き開放	◎	8
3 成田空港の夜間発着禁止時間帯の短縮	◎	9
4 通関手数料の上限撤廃	○	10
5 認定通関業者（AEO）制度に関する手続の簡素化と権限の拡大	◎	11
6 鉄道分野における国際規格に基づく試験結果・認証の承認・受け入れ	○	12
7 鉄道分野における第三者認証プログラムの新設	○	12
8 「政府調達に関する協定」の運輸に適用される特殊条項（業務安全条項）の定義の明確化	○	13
9 電気通信機器に関する試験・認証負担の軽減	◎	14
10 電気通信機器分野における、製品承認手続きの改善	◎	15
11 燃費と排ガス測定において、国際的に調和した基準を採用、実施	○	16
12 建設材料に関するEU規格での認証結果の日本への受け入れ	○	17

※「◎」：各ワーキング・グループの検討項目とそれに関連する提案事項

「○」：◎以外の提案事項のうち、まずは事務局が内容精査を進め、精査した結果について、各ワーキング・グループに報告することが適切と考えられる提案事項

2 上記以外の提案事項について

上記以外の提案事項については、引き続き、ホットライン対策チームの精査・検討対象とし、必要に応じ各ワーキング・グループにおいて対応する。

提案事項に対する所管省庁の回答

創業・IT等ワーキング・グループ関係

番号：1

受付日：9月5日

所管省庁への検討要請日：10月9日

回答取りまとめ日：10月25日

提案事項	微量PCB汚染廃電気機器等の処理の加速化に向けた新たな仕組みの導入
具体的内容	<p>①微量PCB汚染廃電気機器等について、安全性の確保を大前提としつつ、PCB含有絶縁油と抜油後の容器等に関して、規制対象を区分して取り扱うEUや米国等と同様の規制の仕組みを導入されたい。</p> <p>②併せて、抜油後の容器等に由来するPCBのリスク（PCBの総量・含有濃度に応じた環境や人体等への影響等）に即した処理対象のあり方、資源の効率的利用を勘案した処理促進策を、PCB廃棄物の保管事業者をはじめ、民間事業者等との連携のもと策定されたい。</p> <p>【規制の現状と提案理由】</p> <p>①PCB廃棄物は、主に意図的にPCBを使用した高濃度PCB廃棄物（PCB濃度60～100%）と、非意図的にPCBが混入した微量PCB汚染廃電気機器等（PCB濃度1mg/kg以下～数十mg/kg程度）※1に大別される。※1大半がストックホルム条約によって廃絶を求められるPCB濃度（50mg/kg）以下。</p> <p>②微量PCB汚染廃電気機器等は、高濃度PCB廃棄物を対象と想定した「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理に関する特別措置法」施行後の2002年に、その存在が判明した。微量PCB汚染廃電気機器等に関しては、絶縁油、抜油後の容器等ならびに汚染された使用中機器の処理が、同法ではなく、行政通達※2のもと、PCB絶縁油に関する処理目標基準（PCB濃度0.5mg/kg）に準拠してなされている状況である。※2「重電機器等から微量のPCBが検出された事案について」（環廃産発第040217005 2004年2月17日）</p> <p>③しかしながら、当該規制は他の先進諸国における規制実態とは著しく乖離している。例えば、米国では、絶縁油の処理対象基準はストックホルム条約で廃絶が求められる50mg/kgである一方、抜油後の容器等については500mg/kg以上の絶縁油が封入・付着していたものが処理対象とされている。PCBを含む絶縁油を抜油した後の容器等に関しては、PCB総量の殆ど（約97%）が除去されているため、漏洩等に起因するリスクは大幅に低下しているのが、PCB処理現場の実態である。</p> <p>④また、現行規制を前提とした場合、高濃度PCB廃棄物（PCB総量約2万トン）の処理に必要な費用が約6千億円であるのに対し、PCB総量約7トン※3の微量PCB汚染廃電気機器等の処理に数兆円規模が必要と試算される。さらに、この大半が、0.2トン※4の付着等により残存する抜油後の容器等の処理費用である。わが国独自の著しく厳しい規制が、過重な負担を事業者にし、円滑な微量PCB汚染廃電気機器等の処理を阻害する要因となっている。</p> <p>※3「第5回PCB廃棄物適正処理推進に関する検討委員会」（平成24年3月6日）資料1より推計。※4抜油後の容器等に残るPCB量は3%程度とされている。</p> <p>⑤わが国が、ストックホルム条約で定められている年限（2028年）までに全量のPCB廃棄物処理を完了できるか、見通しは立っていない。以上を踏まえ、中小企業を含む国民負担の低減、諸外国との競争条件（規制による追加コスト負担）のイコールフットイングを通じたわが国産業の競争力強化、さらには成長戦略の実現という観点から、安全かつ確実な処理を大前提としつつ、微量PCB汚染廃電気機器等のリスクに応じた合理的・効率的な処理を可能とする仕組みを導入することが求められる。</p> <p>⑥とりわけ、先進諸外国の取組みに比しても、リスクに見合わない莫大な費用が求められる「抜油後の容器等」の処理については、使用中の機器が大半を占める※5ことに留意しつつ、絶縁油と抜油後の容器等は別途のPCB濃度で規制するとともに、安全と合理的・効率的処理を両立させる方策の実現に向けて官民が一体となって検討すべきである。※5当該方策は、微量PCB汚染廃電気機器全体の約80%程度を占めると推定される使用中の機器（電気事業法電気関係報告規則に基づき、国がPCB汚染機器の存在を把握）にも、適切に反映される必要がある。</p>
提案主体	（一社）日本経済団体連合会
制度の現状	<p>所管省庁：環境省・経済産業省</p> <p>【環境省】 微量PCB汚染廃電気機器等の処理を促進するため、平成21年に廃棄物処理法に基づく環境大臣の認定制度を改正し、処理体制の確保が進められています。 平成25年9月末時点で環境大臣の認定は10事業者となり、毎年着実に増加している状況ですが、特に容器の処理を行う処理施設が十分確保されていないのが現状です。</p> <p>【経済産業省】 【規制の現状と提案理由】⑥使用中機器について PCBを含有する電気工作物については、①現に設置している機器がPCBを含有するものであることが判明した場合、②PCBを含有する機器を設置する者の氏名若しくは名称、住所若しくは代表者の氏名若しくは工場若しくは事業場の名称若しくは所在地等に変更があった場合、③PCBを含有する機器の使用を廃止した場合、④PCBを含有する油の漏えいが生じた場合等、に届出を義務づけています。 また、電気設備の技術基準を定める省令においてPCBを含有する絶縁油を使用する電気機器は、電路に施設してはならないこと定めており、新たに電路に施設することを禁じています。</p>
該当法令等	<p>廃棄物処理法施行令第6条の5第2号ホ</p> <p>電気関係報告規則第4条、電気設備に関する技術基準を定める省令第19条</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

措置の分類	【環境省】検討を予定 【経済産業省】検討に着手
措置の概要	<p>【環境省】 微量PCB汚染廃電気機器等の処理促進に向け、抜油後の容器について安全かつ合理的な処理促進策の検討を行います。 平成25年度検討を開始し、結論を得次第措置します。</p> <p>【経済産業省】 【規制の現状と提案理由】⑥使用中機器への対応策 1) PCBを含有する電気工作物に係る規制基準等としては、環境に影響を及ぼす恐れのない廃棄物の基準と整合するため「ポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理の推進に関する特別措置法施行規則」及び「重電機器等から微量のPCBが検出された事案について」に準拠しています。 従って、PCBを含有する電気工作物（PCBを含有する絶縁油及び抜油後の容器に係る規制を含む）に係る規制基準等については、環境省の廃棄物に係る基準の動向に応じて対応します。 2) PCB含有電気機器については、現在、機器内の微量PCBを浄化する処置を施すこと等により、無害化する技術の開発が進められており、開発された技術について環境省において技術評価を実施中です。一方、現行制度では、このような技術を用いて使用中機器内のPCBが無害化されたとしても、PCB含有機器であるとの位置付けを変更できません。このため、環境省による評価が終了した浄化技術を使用してPCBを無害化した使用中の電気機器については、PCBを含有する機器として扱わない旨の枠組み作りを現在経済産業省にて検討しているところです。また、それらの無害化された機器が廃棄物になった際も、特別管理産業廃棄物とならない旨の検討を、環境省とともに年度内に開始、すみやかに結論を出したいと考えています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

番号：2

創業・IT等ワーキング・グループ関係

受付日：9月9日

所管省庁への検討要請日：10月9日

回答取りまとめ日：10月25日

提案事項	ダンスに関わる風営法の規制の改革提案
具体的内容	<p>風営法の法益は風営法が対象としている娯楽産業の適切な発展であり、その発展を享受する国民がその受益者である。風営法の1号営業、2号営業、3号営業、4号営業における「ダンス」という単語が意味している内容は、法を執行する行政側にとっては、法であるがゆえに当然のことながら法律制定時の社会通念上の解釈から一寸たりとも変化しておらず、その原則に基づいた法の解釈運用基準と、現在の「ダンス」という単語が社会通念上意味しているものが大きく乖離しているために、風営法の法益は損なわれている。法の立てつけが現実の社会通念と遊離しているために、法が本来目的としているはずの（風俗）営業の発展を阻害している。本来風営法においては、社会通念上の変化を適宜勘案して法の適用、運用を適切に行うことが付帯条項により義務付けられている。にもかかわらず、長年その定められた風俗研究会等の開催を怠って同じ「ダンス」の解釈を続けてきたために、本来適切な発展を目指した法が対象としている営業の実態は、どこからが無許可営業になるのかわからないために許可を取らない業態（例えば時折イベントとして踊らせる営業をするレストラン）から、確信犯として無許可営業をする（例えば深夜酒類の届け出で踊らせる営業を常態とするもの）ものまで、単に「法の抜け道をぬって営業している」と一括りには解釈できない、様々なケースを成立させてしまっている。それゆえに、昨今行政が行っている一部の無許可営業の摘発等の事例の影響もあり、法益の本来性からは適法なはずの不定期のダンスイベントや、常態的收入に結びつかない公共施設でのダンスレッスンなどにおいても、会場や主催者による営業の自粛という事態まで引き起こされている。従って、風営法のもう一方の法益である治安、善良な風俗の維持、青少年の保護等について、これを阻害することなくいかに上記の「ダンス」解釈の改革をなせるのが提案者の提案＝問題提起である。というも、この問題を焦点にしないならば、「風俗営業の“適切な”発展」、すなわち一方では営業の促進を謳い、同時に不適切なものを規制するという風営法の立てつけ自体を変えなくてはならず、それはすなわち風営法の解体ということになる。</p> <p>そこで以下の規制緩和についての検討を提案する。1、3号営業の要件緩和。時間（深夜営業）と面積、設置場所規制について。2、4号営業の規制廃止。</p>
提案主体	個人

所管省庁：警察庁

制度の現状	<p>風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号。以下「風営適正化法」といいます。）は、設備を設けて客にダンスをさせ、かつ、客の接待をして客に飲食をさせる営業（1号営業）、設備を設けて客にダンスをさせ、かつ、客に飲食をさせる営業（3号営業）、設備を設けて客にダンスをさせる営業（4号営業）を風俗営業とし、当該営業を営もうとする者は、都道府県公安委員会の許可を受けなければならないこととしています。風俗営業に対する規制の内容は、不適格者の排除（暴力団員等）、営業所の構造及び設備の基準への適合義務、営業地域の制限（学校、病院の周辺等）、営業時間の制限、照度の規制、騒音及び振動の規制、広告及び宣伝の規制、客引きの禁止、年少者立ち入らせの禁止等です。このうち、営業地域の制限については、良好な風俗環境を保全するため特に営業所の設置を制限する必要がある地域を都道府県の条例で定めることとなっています。また、営業時間の制限については、深夜の営業は原則として午前零時までとなっています。なお、風営適正化法が規制の対象としているのは営利を目的として営む営業であり、地方公共団体等が実施するダンス講座等は通常は営利の目的がないと考えられることから、規制対象となりません。また、4号営業については、ヒップホップ教室など、ペアダンス以外のダンスをさせる営業については、原則として、4号営業の規制対象とする扱いをしていないほか、ペアダンスをさせる営業についても、一定の講習を受講したダンス教師等が教えるダンススクール営業を4号営業の対象から除外しているところです。</p>
該当法令等	風営適正化法第2条、第3条、第4条、第12条、第13条、第14条、第15条、第16条、第22条等
措置の分類	対応不可能（一部、現行制度下で対応可能）
措置の概要	<p>客にダンスをさせる営業は、適正に営まれれば国民に健全な娯楽を提供するものとなり得るものである一方、営業の行われ方いかんによっては、善良な風俗と清浄な風俗環境を害し、又は少年の健全な育成に障害を及ぼすおそれがあります。具体的には、暴力団員等の悪質な業者による不適切な営業行為により風俗上の問題が生じ得ること、騒音等により営業所の周辺地域の生活環境が悪化し得ること、18歳未満の者を客として営業所に立ち入らせること等により少年の健全な育成に係る問題が生じ得ること等が懸念されます。実際に、風営適正化法に違反して営まれている3号営業の状況をみまると、営業所の周辺における騒音や酔客のい集、年少者の立入り、営業所の内外における暴行・傷害事案、女性に対する性的事案等の問題が発生するとともに、取締りの継続・強化を要望する陳情書や風営適正化法の規制撤廃に反対する意見書が周辺住民等から警察に寄せられるなどしています。また、4号営業については、「制度の現状」に記載したとおり、一定のダンススクール営業を規制の対象から除外するなどしているところですが、4号営業を風営適正化法の規制の対象から完全に除外することとした場合には、例えば、出会い系ダンスホール等のいかがわしい営業が出現し、これが暴力団の資金源となること等も懸念されるところです。このような状況を踏まえ、現段階において、3号営業や4号営業を風営適正化法の規制の対象から除外することは困難であると考えますが、営業地域、営業時間の制限については、上記のとおり、現行制度下でも地域の実情に応じて都道府県の条例で定めることが可能です。</p> <p>なお、一般論として申し上げますと、風俗営業に対する規制は、これまでも必要な規制の見直しを行ってきており、昨年も風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行令（昭和59年政令第319号）を改正し、4号営業の対象から除外されるダンススクール営業に関して所要の見直しを行ったところです。今後とも、風俗営業の実態、風俗業者による自主規制の内容、地域住民を始めとした関係各方面の意見等を踏まえ、適切に判断してまいりたいと考えています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

創業・IT等ワーキング・グループ関係

番号：3

受付日：8月29日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提案事項	道路交通法に基づく審査基準の問題点について
具体的内容	<p>道路交通法第4条に基づく「一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び認可等の申請に関する審査基準」によれば、1営業所における必要車両は、常用車5両と予備車1両の計6両が必要となる。過疎地や交通空白地帯、地域の実情に応じて最低車両の減車は認められているが、都市と過疎地を結ぶ乗合高速バスの場合認められない。</p> <p>【具体的な例】 弊社が運行するYOKAROバスは、人口145万人の福岡県福岡市と長崎県平戸市や大分県竹田市など過疎地を結ぶ高速乗合バスである。今年8月の法改正に伴い、これまでの「貸切事業」から「乗合事業」への変更となった。貸切事業の場合は、同一県内に最低5両があれば、営業所ごとの車両を制限するものはない。乗合事業の場合は、上記の審査基準により営業所ごとに最低6両を確保しなければならない。YOKAROバスの乗合事業変更に伴い、弊社では、新たに長崎県の佐世保営業所、大分県の竹田営業所と臼杵営業所を新たに申請し許可を得た。申請の際、ただし書きにある実情に合わせた保有車両として、営業所ごとの必要車両数の減免を九州運輸局旅客第一課に問い合わせたが、高速乗合バスは想定された範囲に含まれないことから、原則通りの車両を手配するよう指導された。運用上の問題から更に長崎県諫早市に諫早営業所を申請予定しているが、車両の台数で困惑している。</p> <p>【改善点】 会社全体の保有台数の最低を6両とし、各営業所での保有台数は、過疎や空白地帯等の地域制限を削除し、沿線地域の実情に合わせた台数とすることを望む。上記のように根本的な改革が困難な場合、1営業所における最低保有車両は、過疎地と都市部を結ぶ高速乗合バスであっても、実情にあった保有車両とすることを望む。</p>
提案主体	有限会社SOUDA

	所管省庁：国土交通省
制度の現状	<p>一般乗合旅客自動車運送事業の許可に際しては、事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであるか、事業の遂行上適切な計画を有するものであるか等の観点から審査をしており、最低車両数については、1営業所ごとに最低5両の常用車及び1両の予備車を配置することとしています。</p> <p>この点、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合や過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合については弾力的な運用をしているところです。</p>
該当法令等	道路運送法第4条、第5条、第6条、道路運送法施行規則第4条
措置の分類	現行制度下で対応可能
措置の概要	<p>昨年4月の関越道高速ツアーバス事故を踏まえ、本年8月の新高速乗合バスへの移行に際しては、運行事業者の明確な責任の下で安全運行の徹底が図られるよう、各営業所における車両数も含めて厳格に審査を行い、事業を適確に遂行する能力のある事業者に対して許可を行ったところです。</p> <p>一方、新高速乗合バス事業者が過疎地と都市部を結ぶ路線を新設する場合等にあっては、最低車両数について、沿線地域の実情や当該路線の状況等も踏まえ、事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合には、柔軟に対応することとしています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

創業・IT等ワーキング・グループ関係

番号：4

受付日：9月13日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提案事項	道路拡張工事等に伴うケーブル移設工事費用の負担軽減
具体的内容	<p>(提案内容) 道路拡張工事により既存のケーブル等の移設が必要となった場合、移設費用の補償について、共架事業者／管路利用者に対しても、電柱・管路管理者と同様にしていきたい。</p> <p>(提案理由) 道路拡張工事により既存のケーブル等の移設が必要となった場合、移設費用が必要であるが、補償要件が不明確で個別案件毎に補償の有無が判断されるため、補償を受けられずコスト負担を要するケースが大部分を占めるため。</p>
提案主体	民間企業
所管省庁：国土交通省	
制度の現状	道路法第71条第2項第1号に規定する監督処分に伴う移設費用の道路管理者による負担については義務づけられていないが、占有者の損失が「社会通念上の受忍義務の範囲をこえる損失であると認められるとき」には、道路管理者において所要の費用を負担することとしています。
該当法令等	道路法第71条
措置の分類	現行制度下で対応可能
措置の概要	道路拡張工事等に伴う占用施設の移設補償については、個々の事例によりその条件が千差万別であることなどから、移設補償の画一的処理を可能とする具体的基準を提示することは困難であり、個々具体の事例に応じて「社会通念上の受忍義務の範囲」を判断し、移設補償の要否を決定しています。

提案事項に対する所管省庁の回答

創業・IT等ワーキング・グループ関係

番号：5

受付日：9月13日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提案事項	現行の区分所有法が定める建替え決議要件の見直し
具体的内容	<p>現行の区分所有法は、団地型マンションの建替え決議の要件として、団地全体で4/5以上かつ住棟単位で2/3以上の賛成が必要とされています。京口団地（姫路市）では、既に2つの管理組合がその要件を満足していますが、全体共有の中央公園部分の権利を処理するためには、全ての管理組合が法定要件を満足したうえで一括建替えを行わない限り、建替え事業に着手することができません。現行要件は、当地区のような団地にあっては、乗り越えることができない障壁と考えています。</p> <p>【提案1】現行区分所有法の建替え決議要件（4/5かつ2/3）の見直しと緩和 【提案2】「特区制度」等の創設により、全団地を一つとみなせるような手法の検討と上記の建替え決議要件の見直しによる建替え事業の実現化</p>
提案主体	京口団地総合管理組合

所管省庁：法務省

制度の現状	<p>団地内の建物がすべて区分所有建物であり、かつ、団地内の建物の敷地が団地内建物の区分所有者の共有に属する場合において、団地内の建物について団地管理組合の管理対象とする旨の団地管理規約が定められているときは、当該団地内の建物全体の一括建替えを団地管理組合の5分の4以上の賛成かつ各棟ごと3分の2以上の賛成で実施できる制度（団地内の建物の一括建替え決議）</p>
該当法令等	建設の区分所有等に関する法律第70条
措置の分類	対応不可能
措置の概要	<p>1 提案1について 問題とされる団地の敷地の権利関係等は明確ではありませんが、区分所有法の建替え決議は、個々の区分所有者にとって区分所有権の処分を伴うこととなるため、これを多数決により行うことの正当性を担保するためには、多数決要件は厳格である必要があります。また、建替え決議の内容を実現するためには、建替え決議に賛成した区分所有者は、決議に賛成しなかった区分所有者に対して、売渡し請求権を行使してその権利を買い取らなければなりません。決議要件を緩和した場合には、その分だけ買取の費用負担が重くなるなど、建替えに要する社会的・経済的コストが増大することになり、建替え事業の円滑な遂行にとっての障害となりかねません。さらに、団地の一括建替え決議制度の目的は、建替えに関する意思決定を建物単位ではなく、敷地を共通にする団地単位で行えるものとするにありますが、区分所有法が、団地内の建物の一括建替え決議の要件として、各棟の区分所有者及び議決権の3分の2以上の賛成を要求したのは、一括建替え決議において、団地全体の多数者の意思をもって、建替えを望まない区分所有者が多数を占める建物について建替えを強制することは、建物と敷地とを別個の権利としている我が国の法制度一般と比較して、隔たりが大きすぎることで、本来は、各棟ごとに5分の4以上の建替え決議が成立しなければ団地全体の建替えが実施できないこととの均衡の確保を図ったことにあります。そのため、区分所有法の一括建替え決議要件のいずれについても緩和することは相当ではないと考えます。</p> <p>2 提案2について 全団地を一つとみなせるような手法の具体的内容は明確ではありませんが、区分所有法は、一棟の建物を区分してその各部分を所有権の目的とした場合について、建物及びその敷地の共同管理等に関し、私人である区分所有者相互間の法律関係を定める法律であり、性質上、提案2のように特区による特例を設けることに馴染まないと考えます。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号：1

受付日：9月30日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提案事項	外弁の法人設立及び支店の開設について
具体的内容	<p>外国法事務弁護士（外弁）がほかの外弁と、そして日本人弁護士とも法人を設立できるようにすべきである。また、国内外いずれの法律事務所のニーズにも適合しない、支店の設置に関する制限を廃止すべきである。</p> <p>【提案理由】 現行の規則では、外弁事務所、または外弁と日本人弁護士の共同事業は、日本国内に複数の事務所を開設することができない。これに対して、日本人弁護士は、弁護士法人を通して複数の事務所を開設することが認められている。現在のところ、外弁はそのような制度を利用できない。 2009年12月、外国弁護士制度研究会の最終報告書が発表された。同研究会は、外弁がほかの外弁と、そして弁護士とも法人を設立できるようにすべきであると提言した。報告書を実現するための法案が導入されたが、これは国会で反対され、外弁が今後、弁護士とともに法人を設立できなくなるよう修正された。これは、制度の有用性をさらに制限するおそれがある。</p>
提案主体	民間団体

所管省庁：法務省

制度の現状	現行法上、外国法事務弁護士法人の設立及び支店の開設は、認められていません。
該当法令等	外国弁護士による法律事務の取扱いに関する特別措置法第45条
措置の分類	検討に着手
措置の概要	<p>外国法事務弁護士が法人を設立して業務を行うことができるよう法改正すべきであるとの内外の要望が寄せられていることを踏まえ、法務省及び日本弁護士連合会は、平成20年5月、有識者等で構成される外国弁護士制度研究会を設置しました。この外国弁護士制度研究会において、平成21年12月24日に報告書が取りまとめられ、弁護士及び外国法事務弁護士の業務に関し、次の2つの法人制度の創設を提言されました。</p> <p>①外国法事務弁護士のみが社員となり、外国法に関する法律サービス全般の提供を目的とする法人制度 ②弁護士及び外国法事務弁護士が共に社員となり、法律サービス全般の提供を目的とする法人制度</p> <p>法務省では、上記①の法人制度の創設を目的とする外国弁護士による法律事務の取扱いに関する特別措置法の一部改正法案を第180回通常国会に提出したところ、同国会閉会に伴い継続審議となり、第181回臨時国会中の平成24年11月16日に衆議院が解散され廃案となりました。外国法事務弁護士事務所の法人化及び当該法人による複数事務所の設置について、引き続き検討を進める予定です。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号：2

受付日：9月30日	所管省庁への検討要請日：11月1日	回答取りまとめ日：11月15日
-----------	-------------------	-----------------

提案事項	羽田空港の日欧間を含む国際便への差別無き開放
具体的内容	<p>羽田空港を、日欧間を含む国際便に差別無く完全に開放すべきである。</p> <p>【提案理由】 2010年の新滑走路および国際線ターミナル竣工に伴う羽田空港の国際便への開放を歓迎する一方で、アクセスがすべての航空会社に平等に提供されることを確保するよう政府に要望する。目下のところ、アジア路線以外の発着には限られた運用時間（22時～07時）しか割り当てられていない。欧州からの便は22時以前に着陸することを認められていないため、欧州の航空会社は、22時以降に国内便を運航していない日本およびアジアの航空会社の国内路線網との接続の可能性を奪われている。欧州の航空会社は、きわめて不便な時間帯における東京首都圏への運航に制限されている一方、日本およびアジアの航空会社は、事実上あらゆる日本の国内空港との発着接続を容易に利用できる時間帯に日本に発着できる。公平な競争条件が確立されない限り、羽田が政府の構想する真に国際的なハブ空港の役目を果たすことはできないであろうし、地方都市が本格的ハブ空港の提供しうるビジネスポテンシャルの恩恵をこうむることも無いであろう。</p>
提案主体	民間団体

所管省庁：国土交通省	
制度の現状	<p>羽田空港の国際線発着枠については、D滑走路の供用開始に伴い、2010年冬期スケジュールにおいて、昼間時間帯の国際線発着枠が3万回、深夜早朝時間帯の国際線発着枠が3万回、合計で6万回が増加しました。昼間時間帯については、希少な発着枠を最大限に活用する観点から、羽田空港のアクセス利便性を活かして近距離アジアビジネス路線を対象とし、2013年夏期スケジュールにおいて、韓国、香港、台湾、中国との間で、1日当たり32便が運航されています。深夜早朝時間帯については、欧米を含む世界の主要都市に就航することで、首都圏全体の国際航空機能の24時間化を目指しており、2013年夏期スケジュールにおいて、アメリカ、イギリス、フランス等との間で、1日当たり23便が運航されています。</p>
該当法令等	—
措置の分類	対応
措置の概要	<p>2014年3月末から始まる夏期スケジュールにおいては、羽田国際線旅客ターミナルの拡充に伴い、昼間時間帯の国際線発着枠が3万回増加する予定となっており、これについては、アジア長距離路線、欧米路線も含む高需要・ビジネス路線の発着が可能となるよう、イギリス、フランス、ドイツ等10ヶ国との間で合意しているところです。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号：3

受付日：9月30日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提案事項	成田空港の夜間発着禁止時間帯の短縮
具体的内容	<p>成田空港の夜間発着禁止時間帯の短縮を検討すべきである。</p> <p>【提案理由】 現代の飛行機の騒音レベルは大幅に低下しており、地域社会への環境影響が減少している。過去の飛行機の騒音レベルに基づき設定された夜間発着禁止時間帯は見直されるべきではないか。</p>
提案主体	民間団体

所管省庁：国土交通省

制度の現状	<p>内陸空港である成田国際空港では、地元からの強い要望を踏まえ、昭和53年の開港以来、原則として23時から翌朝6時までの離着陸制限（カーフェュー）時間を設定しています。</p> <p>本年3月31日より、千葉県、空港周辺市町、成田空港会社及び国土交通省の四者間で合意の上、6時から23時までという現在の運用時間を前提としつつ、出発空港での悪天候等、企業努力では対応できない「やむを得ない場合」に限り、24時までの離着陸を認める「カーフェューの弾力的運用」を開始したところです。</p>
該当法令等	—
措置の分類	その他
措置の概要	<p>本年3月31日よりカーフェューの弾力的運用を開始したところですが、この際に、地元からは現行のカーフェュー時間を引き続き厳守するよう求められているところです。カーフェュー時間の短縮については、重要な空港機能強化方策の1つになり得ると考えられますが、その実現に当たっては、地元の理解が不可欠であると認識しております。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号: 4

受付日: 9月30日

所管省庁への検討要請日: 11月1日

回答取りまとめ日: 11月15日

提案事項	通関手数料の上限撤廃
具体的内容	<p>通関業法基本通達で定められている通関業務の料金の最高額を撤廃すべきである。</p> <p>【提案理由】 現在定められている最高額は、通関業者が料金設定する際の目安として使われているとの指摘がある。規制によらず、料金の設定を市場に任せることで、自由で公正な料金を実現することができる。</p>
提案主体	民間団体

所管省庁: 財務省

制度の現状	<p>財務大臣は、通関業者の通関業務(関連業務を含む。)の料金の額について必要な定めをすることができることとされており(通関業法第18条第2項)、通関業法基本通達において料金の最高額を定めています(通関業法基本通達18-1)。</p> <p>なお、通関業者の通関業務に係る料金の最高額の定めについては、通関業務が、原則として、通関業者のみが行うことが可能な独占業務とされていることから、通関業者が、その地位を利用して依頼者に著しく不当な高額の料金を設定することがないよう、その最高額を定めることで、依頼者を保護しようとするものです。</p>
該当法令等	通関業法第18条、通関業法基本通達18-1~3
措置の分類	事実誤認
措置の概要	<p>通関業者の通関業務に係る料金の最高額の定めについては、通関業者が通関業務の依頼者に著しく不当な高額の料金を設定することがないよう、依頼者を保護しようとするものであり、現状においても、最高額以下の料金であれば通関業者と依頼者との間で自由に料金を設定することが可能です。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号：5

受付日：9月30日	所管省庁への検討要請日：11月1日	回答取りまとめ日：11月15日
-----------	-------------------	-----------------

提案事項	認定通関業者（AEO）制度に関する手続の簡素化と権限の拡大
具体的内容	認定通関業者（AEO）制度について、通関関係の手続きの流れを十分に管理できることが実証され、かつ、追跡可能な仕組みが設けられている場合には、あらゆる個別のケースに当局が関与することなく事案を処理できるようにするなど、手続の簡素化と権限の拡大を業者に与えるべきである。【提案理由】業者は、認定通関業者（AEO）コンセプトの導入により、サービスを提供するために請け負うべき輸送および通関プロセスの多くが簡素化されることを期待していた。残念ながら、多くの企業は、手続合理化の恩恵を受けるどころか、AEOの地位取得のための管理業務増大やコンプライアンス要件が負担となっているため、この新しい制度は当て外れとなっている。AEOの地位は理論上は有益なはずだが、それがもたらす利点は投資に見合うほどのものではない。
提案主体	民間団体

	所管省庁：財務省
制度の現状	AEO制度は、法令遵守とセキュリティ確保の体制が整備された事業者に対し、税関手続きの簡素化を提供することで、適正通関と貿易の安全を確保しつつ、その円滑化を進めるものであり、現状においてもAEO事業者には様々な手続の簡素化等を付与しております。
該当法令等	関税法第7条の2、第67条の3他
措置の分類	検討を予定
措置の概要	AEO事業者に対しては、これまでも累次の手続の簡素化や自主性を尊重した取扱いを進めてきているところであり、今後も関税局・税関においては、AEO事業者に対する更なる利便性向上について検討していきます。

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号：6

受付日：9月30日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提案事項	鉄道分野における国際規格に基づく試験結果・認証の承認・受け入れ
具体的内容	<p>鉄道分野において、外国企業が国際規格に基づく認証を受けた製品を販売できるよう、IAF（国際認定フォーラム）、PAC（太平洋認定機関協力機構）、ILAC（国際試験所認定協力機構）傘下の海外認定認証機関の試験結果・認証の承認・受け入れを行うべきである。</p> <p>【提案理由】 日本では、鉄道の安全に係る国際的な基準を満たす製品であっても、鉄道事業者による検査・認証等を改めて受けなければ販売することができない。また、鉄道分野の二者間（日欧間）通商を促進するためには、政府と鉄道事業者が欧州の認証機関によって実施される試験の結果と認証を承認することが肝要である。</p>
提案主体	民間団体
所管省庁：国土交通省	
制度の現状	我が国の制度は、第三者による試験・認証等を求めておらず、鉄道事業者自身が、自らの責任において、製品の実証試験等を通じた品質確保を行っています。欧州のように認証等を通じた鉄道の製品確保のための規制を設けておりません。
該当法令等	—
措置の分類	その他
措置の概要	海外認証機関の認証の承認・受入は、日本においては必要ありません。

番号：7

受付日：9月30日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提案事項	鉄道分野における第三者認証プログラムの新設
具体的内容	<p>鉄道分野において、国際規格及び／又は日本工業規格（JIS）に基づく認証プログラムを設けるべきである。</p> <p>【提案理由】 日本は、鉄道分野に関係した第三者認証制度を設けていない。鉄道事業者はそれぞれ独自の試験・認証システムを有しており、海外の認証を受け入れない。従って、海外のクライアントの要求事項を満たすには、日本のメーカーは欧州やその他の国々の認証機関に頼らなければならない。</p>
提案主体	民間団体
所管省庁：国土交通省	
制度の現状	我が国の制度は、第三者による試験・認証等を求めておらず、鉄道事業者自身が、自らの責任において、製品の実証試験等を通じた品質確保を行っています。欧州のように認証等を通じた鉄道の製品確保のための規制を設けておりません。
該当法令等	—
措置の分類	その他
措置の概要	海外認証機関の認証の承認・受入は、日本においては必要ありません。

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号：8

受付日：9月30日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提 案 事 項	「政府調達に関する協定」の運輸に適用される特殊条項（業務安全条項）の定義の明確化
具 体 的 内 容	<p>GPA の枠組内で定められている、運輸に適用される特殊条項（業務安全条項）について、その定義（適用される範囲を含む）を明確化し、受注を目指す企業が満たすべき要求事項を明らかにすべきである。</p> <p>【提案理由】 WTO の多国間政府調達協定（GPA）の枠組みに従って取り決められている「政府調達に関する協定」において、JR 各社は付表3「この協定に従って調達するその他の全ての機関」に挙げられているため、JR 各社は GPA の対象とされている。 一方、JR 各社に関しては「運送における運転上の安全に関係する調達は、含まない。」（付表3に関する注釈）とされている。この安全条項が、原産国に関わりなく製品を提供するチャンスを全てのサプライヤーに与えることになる入札制度を回避する為に利用されていることを遺憾に思う。</p>
提 案 主 体	民間団体

所管省庁：国土交通省

制度の現状	<p>日本政府は、GPA の「運送における運転上の安全に関連する調達は、含まない。」との注釈（以下「本件注釈」という。）は、以下の5分野に適用されると考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①鉄道施設を構成する産品 ②車両及び車両用の産品 ③保守用産品・保守用機器 ④鉄道施設自体の建設・改良・修繕 ⑤線路の直上又は直下で行われる建設・改良・修繕
該当法令等	GPA の付表3に関する注釈4 (a)
措置の分類	現行制度下で対応可能
措置の概要	<p>日本政府は、本件注釈の適切な運用を確保するため、GPA 適用対象の調達機関に対して、適宜、本件注釈の厳格な運用を求めるとともに、本件注釈の適用の可否の判断に際して疑義が生じた場合、事前に日本政府へ照会するよう求めています。</p> <p>日本政府は、GPA 適用対象の調達機関は、本件注釈に基づいて GPA の適用除外としている調達についても、品質、価格等において優れた製品を求めて、国内外の差別なく調達を実施しているものと認識しています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号：9

受付日：9月30日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提案事項	電気通信機器に関する試験・認証負担の軽減
具体的内容	<p>EUから日本へ電気通信機器を輸出する際、EUの基準での試験・認証とは別に、日本の基準での試験・認証を受けなければならない（その逆の場合も同様）、試験・認証の重複がメーカーの負担になっている。輸出元での試験・認証のみでよいこととするなど、メーカーの負担軽減を図るべきである。</p> <p>【提案理由】 細部はさほど異ならないとはいえ、EUと日本は同一の製品について異なる技術基準を設けており、これはメーカーにとって試験と認証の重複につながる。現行のEU日本相互承認協定は、認定された認証機関が両方の市場向けに試験を行うことしか規定していない（＝試験の省略はできない）。日本の認証手続も欧州のものとは異なっている。</p>
提案主体	民間団体

所管省庁：総務省

制度の現状	EUから日本へ輸出された無線設備を日本国内で使用する場合は、電波法の規定に基づき、日本の技術基準に適合していることを確認する必要があります。同様に、日本からEUへ輸出する無線設備をEU域内で使用する場合は、EU域内の技術基準に適合していることを確認する必要があります。
該当法令等	電波法第28条等
措置の分類	対応不可能
措置の概要	<p>各国は、自国内で使用される無線設備について、各国の周波数の使用状況等を踏まえた技術基準を定めており、輸出入においては、使用される国の使用周波数や出力制限値等の技術基準に適合していることを確認する必要があります。</p> <p>従って、EUの技術基準に適合しているということだけでは、日本において他の既存無線設備に混信を与えかねないため使用することは出来ませんので、提案された内容を措置することは不可能です。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号：10

受付日：9月30日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提案事項	電気通信機器分野における、製品承認手続きの改善
具体的内容	<p>欧州の生産者によって発行される SDoC（供給者適合宣言）に関して、有線端末だけでなく、無線機器についても、付加的な試験や制度上の要件なしに日本国内で受け入れられるべきである。また、SVC（技術基準適合自己確認）の適用対象を、「特定無線設備」のカテゴリーの全ての機器に拡大すべきである。</p> <p>【提案理由】</p> <p>日本において、製品承認手続きを促進するためにとられた重要な措置の第1は、2001年の、電気通信端末機器に関する EU 日本相互承認協定（MRA）の締結、第2は、2004年の技術基準適合自己確認（SVC）の導入である。しかし、こうした重要な成果にもかかわらず、これまでの実施状況は期待外れとなっている。MRAのもとで指定された認定試験事業者の数は依然少なく、SVCの適用はまだ有線通信端末のみに限られ、無線機器への適用は限定されている。</p>
提案主体	民間団体

所管省庁：総務省

制度の現状	我が国では、既に技術基準適合自己確認制度を導入しています。同制度では、無線設備の技術基準、使用の態様等を勘案して、他の無線局の運用を著しく阻害するような混信その他の妨害を与えるおそれが少ないものを、その対象設備として総務省令で定めています。
該当法令等	電波法第38条の33第1項
措置の分類	対応不可能
措置の概要	<p>技術基準適合自己確認の対象設備の拡大については、「規制・制度改革に係る方針」（平成24年7月10日閣議決定）及び「電波有効利用の促進に関する検討会」報告（平成24年12月25日）を踏まえ、平成25年6月に、「携帯電話端末、PHS 端末等に搭載された無線 LAN」を新たに追加したところです。</p> <p>また、今後の技術基準適合自己確認の対象拡大については、同検討会において「自己確認制度の新たな対象範囲の拡大に当たっては、技術基準不適合機器の流通拡大へのリスクが存在するため慎重な検討を行うことが必要である」とされていることなどにより、「供給者適合宣言」の導入を含め、現時点では困難です。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号：11

受付日：9月30日

所管省庁への検討要請日：11月1日

回答取りまとめ日：11月15日

提案事項	燃費と排ガス測定において、国際的に調和した基準を採用、実施
具体的内容	<p>環境にやさしい車を評価するため、燃費と排ガスの測定は、日本独自の燃費・排出ガス試験の走行モードではなく、欧州で広く採用されている走行モードを採用するなど、国際的にハーモナイズされた基準を採用すべきである。</p> <p>【提案理由】 日本のエコカー減税や補助金制度の適用資格を判定するために使用される燃費や排出ガス試験の走行モードには、日本とEUで相違がある。そのため、輸入業者にとっては、適用資格取得コストや、適用資格を得るための準備期間という負荷が掛かっている。</p>
提案主体	民間団体
所管省庁：国土交通省・環境省	
制度の現状	<p>公道を走行する自動車の燃費及び排出ガス測定法については、大気汚染防止法及び道路運送車両法に基づき定めているところです。</p> <p>なお、現在、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）にて、乗用車等の排ガス・燃費国際調和試験方法（WLTP: Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure）の策定が進められています。</p>
該当法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・大気汚染防止法（第19条） ・道路運送車両法（第41条） ・自動車排出ガスの量の許容限度（環境省告示） ・道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第41条（国交省告示）
措置の分類	検討に着手
措置の概要	<p>WLTPは本年中に関係国間で合意され、2014年3月に採択される見通しです。</p> <p>WLTPの国内導入については、「エネルギー分野における規則・制度改革に係る方針（平成24年4月閣議決定）」において、「乗用自動車及び貨物自動車の排ガス規制について、国際基準調和を図るため、国連自動車基準調和世界フォーラム等における検討を踏まえ、速やかに中央環境審議会等で国内導入について検討し、結論を得次第導入する。」こととされており、これに従って対応することとしています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ関係

番号：12

受付日：9月30日	所管省庁への検討要請日：11月1日	回答取りまとめ日：11月15日
-----------	-------------------	-----------------

提案事項	建設材料に関する EU 規格での認証結果の日本への受入れ
具体的内容	<p>欧州の EN 規格に基づく認証を受けている建設材料について、JAS/JIS 規格に基づく改めでの認証を不要とするなど、日 EU 間の相互認証の実現を含め、メーカー負担の軽減を検討すべきではないか。</p> <p>【提案理由】 現在、日本に輸出される建設材料は、欧州と日本の規格は、とても似通っているにもかかわらず、両方の試験を受けている。また、欧州の認証機関は、日本向けの建設材料の認証機関として殆ど認められていない。</p>
提案主体	民間団体

所管省庁：国土交通省・農林水産省・経済産業省

制度の現状	<p>建築基準法では、一部の建築材料について、JAS/JIS に適合していることを求めているところです。JAS 制度/JIS マーク表示制度では、外国の機関であっても、必要な書類審査及び現地審査を経ることにより、登録外国認定機関（JAS）/外国登録認証機関（JIS）として登録を受けることが可能となっています。また、登録に当たっては、国際的にも認められている基準である ISO/IEC17065 を登録基準に採用しており、特に複雑な登録要件を課しているものではないと考えています。</p>
該当法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・建築基準法第 37 条 ・農林物資の規格化及び品質表示の適正化に関する法律第 19 条の 8、第 19 条の 10 において準用する第 17 条の 2 ・工業標準化法第 25 条、第 27 条
措置の分類	現行制度下で対応可能
措置の概要	<p>建築基準法では、一部の建築材料について、JAS/JIS に適合していることを求めているところですが、EN 規格等に適合する建築材料のうち、品質管理が適切に行われたもので、JAS/JIS に適合していることが確認できるものについては、建築基準法第 37 条第一号に該当するものとして取り扱うこととしているためです。また、外国の機関であっても、必要な書類審査及び現地審査を経ることにより、登録外国認定機関（JAS）/外国登録認証機関（JIS）として登録を受けることが可能となっているためです。</p>