

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

1. 平成 27 年 4 月 1 日から 9 月 25 日までに所管省庁から回答を得た提案事項、114 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。

健康・医療ワーキング・グループ関連

	チーム (案)	別添の該当 ページ
① ビタミンDの機能性表示拡大の要望	○	1
② 薬局等構造設備規則（店舗販売業の店舗の構造設備）第二条 四 面積基準の規制緩和	○	2
③ 今後発売される投与間隔 15 日以上の生物学的製剤（皮下注射）の在宅自己注射について	○	3
④ （管理）栄養士養成施設の指定に係る夜間・通信制の排除について	△	4

投資促進等ワーキング・グループ関連

	チーム (案)	別添の該当 ページ
① 一般廃棄物由来のごみ固形燃料（RDF）等の廃棄物該当性の判断基準の明確化	△	5
② 土壌汚染対策法上の指定調査機関に係る変更の事前届出の見直し	○	6
③ アウトレットにおける景表法上の二重価格表記要件の緩和	○	7
④ 電安法適合品の再輸入時の規制の緩和について強く要望します。	△	9
⑤ 環境に優しいスマートホーム・スマートシティづくりを推進するため、スマートメーターから分電盤までの電線で 2MHz から 30MHz の周波数帯の使用を認めること	△	10
⑥ 若年層の雇用拡大等を図るため、自動車教習指導員と技能検定員の受験資格の年齢要件を緩和すること	△	11
⑦ タクシー等の運転手不足を解消するため、第二種自動車免許の受験資格の要件（現行 21 歳以上で免許取得 3 年以上）を緩和すること	△	12
⑧ 車椅子のまま乗車・運転できる「車椅子専用トライク」を実用化するため、「側車付き二輪自動車」の保安基準から不要な基準を外すこと	△	13
⑨ 多様な理・美容ニーズに応えるため「理・美容車」の許可基準のガイドラインを国が作成すること	△	14
⑩ 介護分野や観光分野における人材不足に対応するため、外国人技能実習制度における対象職種を追加すること	△	15

	チーム (案)	別添の該当 ページ
⑪ 燃料電池自動車の車検と容器再検査の合理化	△	16
⑫ 高圧ガスを燃料とする自動車の高圧容器については、高圧ガス保安法を除外し、道路運送車両法で運用する	△	17
⑬ ミニカー登録による ATV(全地形対応車)の規制と緩和	△	18

地域活性化ワーキング・グループ関連

	チーム (案)	別添の該当 ページ
① 新たな乗合システムによるタクシー事業の効率化と農村地域等住民の公共交通の確保についての提案	○	19
② シェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備	◎ (宿泊) △ (旅客)	20
③ 観光資源として水辺空間を有効活用するため、河川占用許可期間(現行3年→10年)を延長すること	△	22
④ 円滑な事業承継を推進するため、飲食店を営む者が生前に自分の子に営業を譲渡する場合の手続きを簡素化すること	△	23
⑤ タクシー業の生産性向上と利用者の利便性向上のため、営業区域外まで旅客を運送したタクシーの帰路について、行き先が営業区域と同一方面であれば運送を認めること	△	24
⑥ マンション標準管理規約第22条における対象工事範囲の拡大について	△	25
⑦ 建築確認申請が必要なリフォーム事例の明確化について	△	27

※「◎」: 各ワーキング・グループで検討している事項及び検討を予定している事項

「○」: 再検討が必要(「◎」に該当するもの除く。)と判断し、規制シートの作成対象とする事項

「△」: 再検討の可否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項

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

健康・医療ワーキング・グループ関連

番号：1

受付日：平成 26 年 10 月 30 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 1 月 29 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 6 月 30 日
-----------------------	------------------------------	---------------------------

提案事項	ビタミンDの機能性表示拡大の要望
具体的内容	<p>【具体的要望内容】</p> <p>現在、ビタミンDは、栄養機能食品にて栄養機能表示「ビタミンDは、腸管でのカルシウムの吸収を促進し、骨の形成を助ける栄養素です」が可能である。しかし、これはあくまでも栄養成分の補給であり、ビタミンDは様々な健康機能があるにも関わらず、機能性表示ができない。ここで栄養機能食品の摂取量を超え、十分な科学的根拠が得られた場合には、機能性表示食品成分（仮称）の対象として、機能性について訴求できるようにして頂きたい。</p> <p>【要望理由】</p> <p>ビタミンDは生命の維持に重要な必須微量栄養素である。栄養機能表示制度では上記のような表示ができる。しかしながら、ビタミンDは最新研究にて骨形成への効果のみならず、体の様々な部位で作用し、高齢者の健康の維持に重要であることが解明されているにも関わらず、これについてはいかなる表現も許されていない。</p> <p>既に米国、欧州をはじめとする世界各国でのビタミンDは、主に転倒防止や筋肉機能の維持などへ適応した機能性表示が行われ、大きな経済効果も見込まれており、例えば、米国、欧州でそれぞれ約1.8兆円/年、約5.4兆円/年の医療費削減ができると試算されている。</p> <p>一方、日本では栄養機能表示以外での表示ができないため、一般消費者への紹介ができない現状にある。機能性表示が行えることにより、一般消費者が自己判断によってサプリメント等を摂取することが可能となり、国民の健康維持にも貢献することが期待される。</p> <p>例えば、ビタミンDの欠乏・不足により、骨が軟化する“くる病”、骨粗鬆症の発症リスクだけでなく、日頃の慢性的な不足により高齢時の骨折のリスクも高めると指摘されている問題についても軽減が予測される。</p> <p>栄養素摂取のひとつの指標である「日本人の食事摂取基準」は最低限の栄養摂取の基準であることから、ビタミンDの持つ健康機能の面からの摂取基準を制定していないのが現状であり、5.5μg/日に据え置かれている。</p> <p>米国や欧州は科学的根拠に基づき、近年ビタミンDの機能性表示を行えるようにしており、わが国も20μg/日以上での健康機能にも着目し、高齢者の骨折なども考慮に入れ、啓発活動を行うことが国民の健康を守るため、また高齢者の医療費の上昇を抑制することに有用と思われる。</p>
提案主体	(一社) 日本骨粗鬆症学会

	所管省庁：消費者庁
制度の現状	<p>機能性表示食品とは、疾病に罹患していない者に対し、機能性関与成分によって健康の維持及び増進に資する特定の保健の目的が期待できる旨を科学的根拠に基づいて容器包装に表示をする食品であって、当該食品に関する表示の内容、食品関連事業者名及び連絡先等の食品関連事業者に関する基本情報、安全性及び機能性の根拠に関する情報、生産・製造及び品質の管理に関する情報、健康被害の情報収集体制その他必要な事項を販売日の60日前までに消費者庁長官に届け出たものです。</p> <p>機能性表示食品の機能性関与成分については、健康増進法第16条の2第1項の規定に基づき厚生労働大臣が定める食事摂取基準に基準が策定されている栄養素は対象外としているところです。</p>
該当法令等	食品表示法第4条第1項
措置の分類	その他
措置の概要	<p>ビタミン・ミネラル等の栄養成分について、機能性表示食品の対象とすべきとの意見もあることは承知しています。しかし、これについては、「食品の新たな機能性表示制度に関する検討会報告書」（平成26年7月30日公表）において、「我が国の健康・栄養政策は食事摂取基準を基本に展開されているため、食事摂取基準と異なる成分量及び機能で消費者への摂取を推進すると、健康・栄養政策との整合が図られなくなるおそれがある。したがって、このような栄養成分を新制度の対象とすることについては、今後更に慎重な検討が必要である。」と取りまとめられた次第です。なお、機能性表示食品制度については、「消費者基本計画」（平成27年3月24日閣議決定）において、「施行状況の把握を行い、必要に応じて制度の見直しを行うとともに、残された検討課題についても施行後速やかに検討に着手する。」とされたところです。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

健康・医療ワーキング・グループ関連

番号：2

受付日：平成 27 年 5 月 14 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 6 月 1 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 7 月 31 日
----------------------	-----------------------------	---------------------------

提案事項	薬局等構造設備規則（店舗販売業の店舗の構造設備）第二条 四 面積基準の規制緩和
具体的内容	<p>【提案内容】</p> <p>薬局など構造設備の規則 第二条：店舗販売業の店舗の構造設備の基準 四：「面積はおおむね十三・二平方メートル以上とし店舗販売業の業務を適切に行うことができるものであること」を全文削除していただくか、又は、「面積はこだわらないが店舗販売業の業務を適切に行うことができるものであること」に緩和していただきたい。</p> <p>【提案理由】</p> <p>平成 9 年 12 月 4 日付発表の規制緩和小委員会最終報告書 12・医療・福祉（6）「医薬品の分類見直しによる一般小売店での販売」での検討会に基づきその後医薬品のカテゴリーが分類されリスクの高い医療用医薬品と一般用医薬品さらに一般用医薬品のうちややリスクの高い一類医薬品とリスクの低い二類・三類医薬品とに区分された。</p> <p>また医療用医薬品と一類医薬品の取扱いは薬剤師とし二類・三類は新たに設けられた登録販売者でも取扱えるとした改正薬事法が平成 21 年 6 月 1 日に施行された。</p> <p>リスクの低い二類・三類の販売がよりし易くなる状況が整ってまいりました。</p> <p>しかし、(7)「医薬品一般販売業に係る設備・薬剤師配置規制の緩和」の検討会に基づく規制緩和については試験検査設備の義務付けの撤廃としさらに冷暗貯蔵設備の不要とした。</p> <p>店舗面積の基準の緩和については「既に平成 9 年 3 月措置に於いて 5 坪以上を 4 坪以上としているので見直すべき過剰な規制があるとは考え難い」としたままになっている。</p> <p>しかしこの面積基準 4 坪以上こそが「規制の必要性や効果という観点から見て存在理由の最も乏しいものであり消費者主催の確立の最大の障壁となっております。</p> <p>セルフメディケーション社会推進を余儀なくされている我国の消費者にとって自らの健康に即した大衆薬を入手する所は 4 坪以上の薬店占有面積を持つドラッグストアーだけとは限りません。</p> <p>セルフメディケーション先進国の欧米がそうであるように様々な小売業の一角で入手できることを消費者が求めております。我国に於いてはリスクの低い二類・三類の医薬品は一年以上の販売実務をもち医薬日登録販売者試験に合格した医薬品の専門家によって管理・販売されることになっております。</p> <p>18 年以上前に省令で措置された薬店占有面積 4 坪以上という規制は現状にそぐわない規制となっております。</p>
提案主体	(一社) 日本薬学研修センター

	所管省庁：厚生労働省
制度の現状	店舗販売業の許可は、その店舗の構造設備が構造設備が厚生労働省令で定める基準に適合しないときは与えないことができるとされており、その構造設備の基準として、薬局等構造設備規則に、面積について、おおむね 13.2 平方メートル以上とし、店舗販売業の業務を適切に行うことができるものとされています。
該当法令等	医薬品、医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律第 26 条第 4 項第 1 号 薬局等構造設備規則第 2 条第 1 項第 4 号
措置の分類	対応不可
措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗販売業に必要な面積は、店舗販売業の業務を適切に行うために必要な面積として定めています。店舗販売業に設ける設備としては、医薬品の陳列棚、保管場所、情報提供設備（カウンター等）、書籍等の保管・利用場所、そしてこれらを含む通路等からなっています。 ・ご指摘のとおり、第二類、第三類医薬品については、薬剤師の他に、登録販売者が販売・授与することができるようになりましたが、販売等を行う際には、適切に医薬品に対する情報提供を行うことが求められています。薬剤師等の情報提供者は、必ず情報提供設備で、購入者への情報提供、相談に応じることとされています。また、要指導医薬品、第 1 類医薬品については、文書で情報提供を行うことが求められており、必要な文書等を備えておくことが必要です。国民のセルフメディケーションに資するためには、適宜必要に応じた、すべての販売する医薬品において、文書や場合によっては書籍を用いて購入者の相談に対し、十分な対応ができることが必要です。 ・また、平成 9 年の構造設備規則の見直しで面積が 13.2 平方メートルと規定された後、登録販売者制度が導入された際に情報提供を十分に行うことを目的として情報提供設備の設置が追加規定されましたが、面積は 13.2 平方メートルのままとなっており、決して過剰な面積とはいえるものではないと考えます。 ・以上より、現規定は、店舗販売業に、必要な面積であり、措置は不要と考えます。

提案事項に対する所管省庁の回答

健康・医療ワーキング・グループ関連

番号：3

受付日：平成 27 年 4 月 25 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 5 月 15 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 8 月 31 日
----------------------	------------------------------	---------------------------

提案事項	今後発売される投与間隔 15 日以上 of 生物学的製剤（皮下注射）の在宅自己注射について
具体的内容	<p>日本乾癬患者連合会は、今後、日本で発売される投与間隔 15 日以上 of 生物学的製剤（皮下注射製剤）も在宅自己注射が可能となることを強く要望いたします。</p> <p>乾癬治療における生物学的製剤は、私たち患者の症状の軽快又は寛解、生活の質の向上に大きく寄与しており、更に在宅自己注射が可能となる製剤は私たち患者の多様なニーズに対応し得る至便性に優れた製剤です。</p> <p>実際に、関節症状が強い患者や生物学製剤が使用可能な医療機関が少ない地域に暮らす患者などは、在宅自己注射を行うことで通院の負担を軽減しつつ、生物学的製剤の恩恵を受けることが可能となっています。現在、在宅自己注射が可能となるアダリムマブを投与されている患者のうち、その半数以上が在宅自己注射を行っています。</p> <p>しかしながら、2013 年 11 月 15 日に開催された第 275 回中央社会保険医療協議会総会において「薬事法上、15 日間以上の間隔をあけて注射を行う注射等については、在宅自己注射指導管理料の対象外とする」という合意がなされ、これにより今後発売される生物学的製剤（皮下注射製剤）の中で投与間隔が 15 日以上となる製剤は保険診療では在宅自己注射ができなくなりました。これは、在宅自己注射を希望する患者が新しい薬物治療の恩恵を受けることの妨げとなり、特に前述のような通院の負担を軽減するために在宅自己注射を行っている患者においては極めて深刻な問題です。</p> <p>近々のケースでは、2014 年 12 月に承認されたセクキヌマブは、その審査結果報告書によると「自己投与時の有効性及び安全性について現時点で特段の問題は示唆されていない」とされていますが、投与間隔が 4 週間となっているため保険診療では在宅自己注射ができないこととなります。</p> <p>日本乾癬患者連合会は、今後日本で発売される投与間隔 15 日以上 of 生物学的製剤も、それを必要とする全て乾癬患者にとって取り得る治療の選択肢の一つとなるよう、在宅自己注射が可能となることを強く要望いたします。</p>
提案主体	日本乾癬患者連合会

	所管省庁：厚生労働省
制度の現状	厚生労働大臣が定める注射薬の自己注射を行っている入院中の患者以外の患者に対して、自己注射に関する指導管理を行った場合には、在宅自己注射指導管理料を算定できます。
該当法令等	健康保険法等
措置の分類	事実誤認
措置の概要	<p>2013 年 11 月 15 日の第 257 回中央社会保険医療協議会では、新医薬品については、そもそも投与期間が 14 日間と制限されていることを踏まえ、概ね 14 日間の間隔をあけて注射を行う医薬品については、投与期間の制限がなくなるまでの間、在宅自己注射指導管理料の対象から除外することとされたものであり、15 日以上の投与間隔の薬剤について一律に在宅自己注射指導管理料の算定ができなくなるものではありません。</p> <p>なお、在宅自己注射指導管理料の対象となる薬剤については、患者の利便性の向上という利点や病状の急変、副作用への対応の遅れという問題点等を総合的に勘案して、長期にわたって頻回の注射が必要な薬剤であり、外来に通院して投与し続けることは困難であると考えられるもの等について、中央社会保険医療協議会で個別に議論を行った上で認められています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

健康・医療ワーキング・グループ関連

番号：4

受付日：平成27年6月12日

所管省庁への検討要請日：平成27年7月27日

回答取りまとめ日：平成27年8月31日

提案事項	(管理)栄養士養成施設の指定に係る夜間・通信制の排除について
具体的内容	<p>栄養士養成施設については、当該養成施設間においてのみ認めていた編入学または転入学を養成施設外からも認めるよう、内閣府及び貴会議のご尽力等により「規制改革推進のための3か年計画（平成21年3月31日付け閣議決定）」に基づく見直しを経て、規制緩和されました。しかし、未だ時代にそぐわない規制（しかも、法律ではなく、厚労省による指導要領に基づく規制）が一部続いています。</p> <p>それは、栄養士養成施設指導要領第1の総則的事項2において示されている「夜間部、通信教育又は高校の専攻科による栄養士の養成は認められないこと。」という一文です。</p> <p>栄養士法及び同法施行規則の設置基準を確認しましたが、夜間や通信制は認めないとはどこにも書かれていません。よって、この厚労省側の内規（要領）によって、夜間・通信制を事実上認めないとする「運用」が実体化しています。</p> <p>私の周りにも、非正規雇用、母子家庭で奮闘する女性たちがいて、その中には、工場や飲食店で調理師（員）として働く方々も多くいます。そうした方がスキルアップとして（管理）栄養士を目指そうとしたときに、夜間・通信制を排除された現状では、事実上仕事をしながらは資格取得できません。一部の友人は「実験や実習が多く、専門的ということで国から認めてもらえない」といった説明を学校側から受けたようです。</p> <p>どういった経緯で指導要領にそのような文言が加えられたのかは知りませんが、大学の偏差値も高い医師等高度医療職ならともかく、（管理）栄養士養成施設には専門学校すら存在する現状で、かつ、看護師、教員免許、保育士及び社会福祉士等福祉系資格の受験資格等々、実習や実験が大変にも関わらず、夜間や通信制が認められている学校はいっぱいあります。</p> <p>例えば、日本女子大学（通信）で開講している中・高家庭科教員の学科では、栄養士養成と被る教科（調理学その他の実習、食品化学、生化学、栄養学等）も多いですが、下記集中スクーリング等により実習・実験もきちんと履修できるシステムです。そもそも数週間の教育実習や介護実習すらある位です。そもそも学校の教員よりも、栄養士はレベルが高いのでしょうか？</p> <p>社会人による学び直しを進める時代にきています。そうしたとき、（管理）栄養士のみを特別視している現状の通知規制は甚だ疑問です。</p> <p>学びたい人にはチャンスを与える、そういう社会を強く希望します。</p>
提案主体	個人

	所管省庁：厚生労働省
制度の現状	栄養士養成施設については、「栄養士養成施設指導要領について」（平成13年9月21日付け健発第936号）別添第1の総則的事項の2において、夜間部、通信教育又は高校の専攻科による栄養士の養成は認められないこととしています。
該当法令等	—
措置の分類	対応不可
措置の概要	<p>栄養士及び管理栄養士養成施設については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・栄養士として必要な技術・技能を修得するための実験・実習が多く、また長時間にわたるものもあることから、これらの授業時間数を通信制において確保することは困難であること。 ・一方、夜間部については、看護や福祉分野のように個人対応が中心の他職種とは異なり、集団対応（集団栄養指導や集団大量調理等）の技能も習得する必要があるところ、このような集団対応は通常昼間に業務を行われており、その臨地実習先として夜間に実習が可能な施設を確保することは困難であること。 <p>以上のことから、栄養士及び管理栄養士養成施設として夜間制や通信制を認めることは困難です。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号：1

受付日：平成 26 年 10 月 14 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 1 月 29 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 5 月 15 日
-----------------------	------------------------------	---------------------------

提案事項	一般廃棄物由来のごみ固形燃料（RDF）等の廃棄物該当性の判断基準の明確化
具体的内容	<p>産業廃棄物に関してと同様、一般廃棄物由来のRDF等についても、「再生利用又はエネルギー源として利用するために有償で譲り受ける者へ引き渡す場合には、引渡し側に経済的損失が生じている場合であっても、少なくとも、再生利用又はエネルギー源として利用するために有償で譲り受ける者が占有者となった時点以降については、廃棄物に該当しない」などの判断基準を示すべきである。</p> <p>【提案理由】</p> <p>平成 25 年 3 月 29 日付環産発第 134032911 号において、廃棄物か否か判断する際の輸送費の取扱い等に関する解釈の明確化が図られ、「産業廃棄物の占有者（排出事業者等）がその産業廃棄物を、再生利用又は電気、熱若しくはガスのエネルギー源として利用するために有償で譲り受ける者へ引渡す場合においては、引渡し側が輸送費を負担し当該輸送費が売却代金を上回る場合等当該産業廃棄物の引渡しに係る事業全体において引渡し側に経済的損失が生じている場合であっても、少なくとも、再生利用又はエネルギー源として利用するために有償で譲り受けるものが占有者となった時点以降については、廃棄物に該当しないと判断しても差し支えないこと」とされた。</p> <p>しかし、この通知は、産業廃棄物に関するものであり、一般廃棄物をエネルギー源として利用する場合等が含まれるか否かが明確でない。例えば、自治体が家庭ごみから製造した RDF を燃料利用目的で有償にて売却した場合に、自治体が輸送費を負担することで逆有償となる例が多々生じている。</p>
提案主体	（一社）日本経済団体連合会
	所管省庁：環境省
制度の現状	<p>廃棄物とは、占有者が自ら利用し、又は他人に有償で譲渡することができないために不要になったものをいい、これらに該当するか否かは、その物の性状、排出の状況、通常取扱い形態、取引価値の有無及び占有者の意思等を総合的に勘案して判断すべきこととされています（平成 11 年 3 月 10 日最高裁第 2 小法廷決定同旨）。</p>
該当法令等	<p>廃棄物の処理及び清掃に関する法律第 2 条</p> <p>「エネルギー分野における規制・制度改革に係る方針」（平成 24 年 4 月 3 日閣議決定）において平成 24 年度に講ずることとされた措置（廃棄物処理法適用関係）について（通知）（平成 25 年 3 月 29 日付環産発第 13032911 号環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部産業廃棄物課長）</p>
措置の分類	現行制度下で対応可能
措置の概要	<p>一般論として、廃棄物の該当性については、①物の性状、②排出状況、③通常取扱い形態、④取引価値の有無及び⑤占有者の意思等を総合的に勘案して判断すべきこととされています。</p> <p>一般廃棄物由来の固形燃料（RDF）が廃棄物に該当するか否かについては、個別の事案ごとに、それが具体的にどのように流通し、エネルギー源として実際に再生利用されているのか等によって判断すべきものであると考えます。</p> <p>一般廃棄物由来の固形燃料（RDF）の廃棄物該当性の判断について、今後、必要に応じて関係者から意見の聴取等を行うとともに、産業廃棄物の場合における解釈を踏まえつつ、検討を行ってまいります。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号：2

受付日：平成 26 年 10 月 14 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 1 月 29 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 5 月 15 日
-----------------------	------------------------------	---------------------------

提案事項	土壌汚染対策法上の指定調査機関に係る変更の事前届出の見直し
具体的内容	<p>土壌汚染対策法上の指定調査機関に係る変更は、事前ではなく、変更決定後、一定期間内に届け出るようにすべきである。</p> <p>【提案理由】 土壌汚染対策法上の指定調査機関は、法人の名称、住所、代表者や役員の氏名、技術管理者、法人構成員の割合調査を行う区域等を「変更しようとする日の 14 日前までに届け出なければならない」とされている。しかし、代表者や役員の変更は株主総会や総会後の取締役会で決議されるものである。取締役の選任等、会社法で総会で決議することが求められている事項に関し、総会の議を経る前に対外的に届け出れば、会社法に違反しているともみなされかねない。 登記をはじめとする各種届出において、代表者、役員、住所の変更等は、事後的に、議決後一定期間内に届け出ることが求められている。土壌汚染対策法上の指定調査機関に関しても、同様の扱いとすべきである。</p>
提案主体	(一社) 日本経済団体連合会

	所管省庁：環境省
制度の現状	土壌汚染対策法第 35 条の規定により、指定調査機関は、土壌汚染状況調査等を行う事業所の名称又は所在地その他環境省令で定める事項を変更しようとするときは、環境省令で定めるところにより、変更しようとする日の十四日前までに、その旨を環境大臣に届け出なければならないこととされています。
該当法令等	土壌汚染対策法第 35 条
措置の分類	検討を予定
措置の概要	<p>指定調査機関の変更届けを規定している土壌汚染対策法第 35 条では、①土壌汚染状況調査を行う事業所の名称、②事業所の所在地が届け出事項としており、更に土壌汚染対策法に基づく指定調査機関及び指定支援法人に関する省令第 18 条第 1 項では、③代表者氏名、④技術管理者の氏名及び技術管理者証の交付番号、⑤事業所ごとの技術管理者の配置状況、⑥事業所ごとの都道府県の区域、⑦法人の場合の役員の氏名、構成員の氏名及び構成割合を加えて変更届出事項としています。</p> <p>法第 43 条第 3 号により、変更の届出があった場合は、内容の適正性を確認したうえで、できる限り速やかに公示しなければならないことから 14 日前までの届出としていますが、届出時期のあり方については、今後ともご意見を伺いながら、検討してまいりたいと考えます。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号：3

受付日：平成 26 年 10 月 14 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 1 月 29 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 6 月 30 日
-----------------------	------------------------------	---------------------------

提案事項	アウトレットにおける景表法上の二重価格表記要件の緩和
具体的内容	<p>消費者庁は、景品表示法のガイドライン (http://www.caa.go.jp/representation/pdf/100121premiums_35.pdf) において、不当な二重価格になるケースを例示しており、このガイドラインに従えば、プロパー店舗からアウトレット店・アウトレットサイトに移管した商品については、当該店舗での販売実績がないことから二重価格が不可能となっている。【アウトレット店・アウトレットサイト等において、限定した要件の下、】二重価格を容易にする規制緩和を要望する。</p> <p>【提案理由】</p> <p>消費者による消費行動の多様化により、近年はアウトレット店舗およびオンライン上でのアウトレットサイトが増加している。その結果、プロパー店からアウトレット店舗・サイト（以下、アウトレット等）への移管在庫は従来に増して頻繁になっている状況である。</p> <p>消費者庁は、そのガイドライン (http://www.caa.go.jp/representation/pdf/100121premiums_35.pdf) において、不当な二重価格になるケースを例示しており、このガイドラインに従えば、二重価格による表示を行う場合、「当該店舗」での「最近相当期間（過去 8 週間の過半、かつ少なくとも直近 2 週間以内の）販売実績」が必要となる。この点、プロパー店舗からアウトレット等に移管した商品については、それぞれの要件を満たせず、二重価格表記が不可能となっている。また、過去の販売価格を比較対象価格に用いる場合の要件については、値札のスペース上の制約から、小売の現場で活用することが難しい。</p> <p>現状、アウトレット価格が記されたシールを従来価格の上に貼る以外にガイドラインに沿う方法がなく、その場合、プロパー価格からどの程度安くなった商品かがわかりにくい表示となる。アウトレットでお値打ち品を求める消費者にとっては、不便な状況となっており、改善が必要な状況と考えている。また、とりわけアウトレットにおける主力製品であるファッション小売品については、季節ごとに商品が変わるため、6 か月～1 年前に正規店舗で販売した商品を販売することが多い。しかし、上記の規制が、このような流通実態と整合的ではないため、実際に二重価格表記を活用することができなくなっている。</p> <p>消費者にとってアウトレットは割安感を求めるチャネルであることを踏まえれば、アウトレットにおいては、より消費者がプロパー販売価格からの割引額が把握しやすい二重価格表記を可能とする要件を緩和することが、消費者の利益に適うと考える。販売業者の立場からは、規制緩和により公平な競争環境が整備される。</p> <p>よって、現行のガイドラインについて、①「当該店舗」、「最近相当期間」の定義を見直す、②「過去の販売価格」の表示の要件を緩和する、③アウトレットの類型について、流通実態に即し、新たに二重価格の表示を可能とする要件を設定する、など所要の見直しを検討すべきと考える。</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：消費者庁</p> <p>事業者が商品の価格の安さを強調するために一般的に用いている、いわゆる二重価格表示について、消費者庁では「不当な価格表示についての景品表示法上の考え方」（平成 12 年 6 月 30 日公正取引委員会）（以下、「価格表示ガイドライン」という。）の中で、当該表示に係る不当景品類及び不当表示防止法（以下、「景品表示法」という。）上の考え方を示しています。</p> <p>価格表示ガイドラインでは、過去の販売価格を比較対象価格とする二重価格表示の考え方として、「同一の商品について最近相当期間にわたって販売されていた価格とはいえない価格を比較対照価格に用いるときは、当該価格がいつの時点でどの程度の期間販売されていた価格であるか等その内容を正確に表示しない限り、一般消費者に販売価格が安いとの誤認を与え、不当表示に該当するおそれがある。」（価格表示ガイドライン第 4-2（1）ア（ア）b）としており、また、「最近相当期間にわたって販売されていた価格」の判断基準として、「一般的には、二重価格表示を行う最近時（最近時については、セール開始時点からさかのぼる八週間について検討されるものとするが、当該商品が販売されていた期間が八週間未満の場合には、当該期間について検討されるものとする。）において、当該価格で販売されていた期間が当該商品が販売されていた期間の過半を占めているときには、『最近相当期間にわたって販売されていた価格』とみてよいものと考えられる。ただし、前記の要件を満たす場合であっても、当該価格で販売されていた期間が通算して二週間未満の場合、又は当該価格で販売された最後の日から二週間以上経過している場合においては、『最近相当期間にわたって販売されていた価格』とはいえないものと考えられる。」（価格表示ガイドライン第 4-2（1）ア（ウ））と示しています。</p> <p>不当な二重価格表示が行われていた場合には、消費者庁は、景品表示法に基づき厳正に対処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

該当法令等	不当景品類及び不当表示防止法第4条第1項第2号
措置の分類	現行制度下で対応可能
措置の概要	<p>(1) 二重価格表示に関する景品表示法上の考え方</p> <p>事業者が自己の販売価格に当該販売価格よりも高い他の価格（以下「比較対照価格」といいます。）を併記して表示する二重価格表示は、その内容が適正な場合には、景品表示法上問題となりません。</p> <p>もっとも、①同一ではない商品の価格を比較対照価格に用いて表示を行う場合や、②比較対照価格に用いる価格について実際と異なる表示やあいまいな表示を行う場合など、比較対照価格の内容について適正な表示が行なわれていない場合には、一般消費者に販売価格が安いとの誤認を与え、不当表示に該当するおそれがあります。</p> <p>(2) アウトレット店における二重価格表示について</p> <p>プロパー店舗で販売していた商品をアウトレット店に移管して販売する場合において、実際には当該アウトレット店において販売した実績がないにもかかわらず、「当店通常価格〇〇円のところ××円」などと表示し、あたかも当該店舗で最近相当期間にわたって販売されたかのように表示するときは、不当な二重価格表示として景品表示法上問題となります。</p> <p>他方、プロパー店舗において最近相当期間にわたって販売した実績のある商品について、「プロパー店舗での販売価格〇〇円のところ××円」といったように、比較対照価格を事実に基づいて適正に表示する場合には、景品表示法上問題となりません。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号：4

受付日：平成 27 年 3 月 18 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 4 月 23 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 6 月 30 日
----------------------	------------------------------	---------------------------

提案事項	電安法適合品の再輸入時の規制の緩和について強く要望します。
具体的内容	<p>以前に経団連からも要望として上がっていた、電安法適合品の再輸入時の規制（輸入時の義務履行内容と同じ手続きを再輸入時も適用される）の緩和等を真剣に検討していただきたく、改正へ向けた前向きな対応を強く要望します。</p> <p>現状の市場動向や流通のグローバル化などにより、現行法では規制されるべき対象と目的が施行当初の状況と大きな相違が発生していると感じます。</p> <p>一度適正に輸入、もしくは国内で調達された適合品を海外へ輸出（海外での販売の目的ではなく、グローバル化によるアジア全体をマーケットとしたサプライチェーン・マネージメントにより海外拠点に物流ハブとして倉庫があるため）し、受注後に製品がキittingされて再輸入されることが主流となっている。現行法はその物流のしくみに全く対応できていません。実質的に無駄な対応をせざるを得ない状態で、輸入事業者からしてみれば二重規制となっている経済活動の妨げになっていることは明白です。</p> <p>例えば国内で調達した適合品には表示義務として、PSE マーク+届出事業者名+登録検査機関名が必要です。届出事業者としてメーカー A が表示されているものを、購入者のメーカー B が海外の倉庫に一旦輸出し、再輸入する際に輸入と同様の安全性の確認及び表示義務が課せられます。特に、表示義務により完成品に新たに事業者名としてメーカー B と表示し直す必要があります。そのために刻印や印刷、ラベル貼りなど追加の作業だけではなく、加工の必要があれば安全性にも影響する可能性もあります。国内の流通では途中で加工が入る可能性が少なくして再販時はマークの確認だけで済みます。経産省では、海外では加工や改変の可能性が偽造品（不適合品）との混在の可能性を指摘していますが、そもそも自主規制のため不適切な輸入業者により偽造品は国内に流通してしまいます。一旦国内に流通してしまえば、現行法では販売時には規制することはできません。これは偽造品やその業者を厳しく規制しない限り防げません。親子関係や提携企業の倉庫から出荷されるものは、日本から輸出され管理された安全な適合品であると言えます。これらのことから、再輸入の規制は、輸入事業者の自主検査と同様に自己責任の下、販売時と同様にマークの確認のみに緩和し、輸入事業者の経済活動を制限し不利にするような規制は改正願いたい。</p>
提案主体	民間企業
	所管省庁：経済産業省
制度の現状	<p>電気用品安全法（昭和 36 年法律第 234 号。以下「法」という。）は、電気用品による危険及び障害の発生を防止するため、電気用品の製造又は輸入の事業を行う者（以下「届出事業者」という。）に対して、法第 3 条で事業の届出義務、法第 8 条第 1 項で技術基準適合義務、法第 10 条で表示義務などを規定しています。</p> <p>届出事業者が、電気用品を一度輸出し再輸入又は別の輸入事業者が輸入する場合は、法に規定された義務を履行することが求められます。</p>
該当法令等	電気用品安全法第 3 条、第 8 条、第 9 条、第 10 条
措置の分類	対応不可
措置の概要	<p>再輸入品は、海外での改造品や模造品が輸入される事例があり、その安全性を確保する主体は再輸入した輸入事業者です。また、万一の事故等が起きた際、責任の所在を明確にするために、その責任主体である再輸入した輸入事業者名を電気用品本体に表示する必要があります。一部の再輸入品について、過去に海外での改造品や模造品が輸入された事例もあり、外国事業者による改造変更や模造品の混入の可能性は否定できないため、責任を有する再輸入した輸入事業者による安全性の確認及び表示は最低限必要です。以上のことから、再輸入時の規制緩和は認められません。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号：5

受付日：平成27年5月18日	所管省庁への検討要請日：平成27年6月1日	回答取りまとめ日：平成27年6月30日
----------------	-----------------------	---------------------

提案事項	環境に優しいスマートホーム・スマートシティづくりを推進するため、スマートメーターから分電盤までの電線で2MHzから30MHzの周波数帯の使用を認めること
具体的内容	<p>【要望内容】 スマートメーターから分電盤までの電線における、2MHzから30MHzの周波数帯の使用</p> <p>【理由】 電力用の電線を利用した通信を行う際、電気自動車等とつながった屋外電線では、2MHzから30MHzまでの高速通信用の周波数帯の使用が認められている一方、同じ屋外であってもスマートメーターからブレーカーまでの電線では認められていない。 エネルギーの効率的利用を図るとともに、近い将来、高速通信によるスマートホームやスマートシティづくりの推進が期待されるため、スマートメーターからブレーカーまでの電線においても高速通信用の周波数帯の使用が可能となるよう、国際先端テスト等による検討を行うべきである。</p>
提案主体	日本商工会議所

	所管省庁：総務省、経済産業省
制度の現状	<p>広帯域電力線搬送通信設備の屋外利用については、平成23年2月に情報通信審議会 情報通信技術分科会 電波利用環境委員会の下に、高速電力線搬送通信作業班を設置し、広帯域電力線搬送通信設備の屋外利用に係る電磁妨害波の許容値及び測定法について審議を行い、平成24年10月19日に情報通信審議会から答申を得ています。</p> <p>同答申を受けて、平成25年9月に電波法施行規則等の関係省令の改正を実施し、広帯域電力線搬送通信設備の利用可能範囲について、電気使用者の引込口における分電盤から負荷側までの間を拡大したところです。</p>
該当法令等	電波法施行規則第四十四条第二項
措置の分類	その他
措置の概要	<p>スマートメーターから分電盤までの間で2MHzから30MHzの周波数の使用を認めたとしても、実際にそれを利用したスマートメーターが購入・設置されなければ意味がないため、今後、スマートメーターの購入・設置者である電力会社から当該スマートメーターの活用について要望が出れば、検討を開始します。</p> <p>昨年も同様の要望をいただき、具体的なニーズについて貴所におたずねしましたが、回答が得られなかったため、電力会社で構成される電気事業連合会に当方から話を伺ったところ、現状では、2MHzから30MHzの周波数帯の電力線搬送通信設備を使用したスマートメーターの活用を考えていないとのことでした。</p> <p>以上の経緯から、電力会社以外で当該スマートメーターを購入・設置し、活用することを希望する方がいらっしゃれば、具体的かつ網羅的に御教示願います。</p> <p>仮に本提案の内容について検討を開始することとなった場合は、左記の作業班において検討することとなりますが、その際には貴所又は活用することを希望される方からも作業班の構成員として参加いただき、必要となる通信速度やノイズ対策等について説明いただかなければなりませんので、御留意願います。</p> <p>また、同作業班での検討においては、他の機器への干渉影響を評価するため、設備から発せられる電磁妨害波の測定試験等を行うことが必要となり、測定試験に係る費用や人員等を要望者の方から負担いただくこととなりますが、こちらについても御留意願います。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号：6

受付日：平成 27 年 5 月 18 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 6 月 1 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 6 月 30 日
----------------------	-----------------------------	---------------------------

提案事項	若年層の雇用拡大等を図るため、自動車教習指導員と技能検定員の受験資格の年齢要件を緩和すること
具体的内容	<p>【要望内容】 自動車教習指導員（現行 21 歳以上）、技能検定員（現行 25 歳以上）の受験資格の年齢要件の緩和</p> <p>【理由】 現在、自動車教習指導員や技能検定員の受験には、実務経験は問われず、それぞれ 21 歳、25 歳であれば受験できる。意欲ある若年層の雇用拡大、活躍推進の観点から、高校新卒者がすぐに自動車教習所に就職できるよう、自動車学校による運転技術の専門教育や適性検査などによる安全対策をはかることを前提に、受験年齢を引き下げる必要がある。</p>
提案主体	日本商工会議所
所管省庁	警察庁
制度の現状	<p>指定自動車教習所を管理する者は、自動車の運転に関する技能及び知識の教習を行わせるため、教習指導員を選任しなければなりません。</p> <p>教習指導員となるには、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）から教習指導員資格者証の交付を受ける必要があり、公安委員会は、21 歳未満の者に該当しない者等、一定の要件を満たした者に審査を行い、審査に合格した場合等に教習指導員資格者証を交付することとされています。</p> <p>また、指定自動車教習所を管理する者は、技能検定を行わせるため、技能検定員を選任しなければなりません。</p> <p>技能検定員となるには、公安委員会から技能検定員資格者証の交付を受ける必要があり、公安委員会は、25 歳未満の者に該当しない者等、一定の要件を満たした者に審査を行い、審査に合格した場合等に技能検定員資格者証を交付することとされています。</p>
該当法令等	道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 99 条の 2 及び第 99 条の 3
措置の分類	対応不可
措置の概要	<p>教習指導員は、運転免許（以下「免許」という。）を受けようとする者に対して自動車の運転に関する技能及び知識について教習を行うこととされていますが、自動車の運転はそれ自体、危険を伴う行為であることから、教習指導員は、免許を受けようとする者に対して適切な指導を行い、自動車の運転に関する技能及び知識を十分に身に付けさせることができる者である必要があります。</p> <p>このため、教習指導員には、道路交通の場における多種多様な自動車に関する知識等、一定の成熟性が必要であり、大型免許や第二種免許を取得することもできない年齢にまで要件を緩和することは適当でないと考えています。</p> <p>また、技能検定員は、教習を終了した者に対し技能検定を行い、合否を判断し、合格した場合には、当該教習を終了した者が自動車の運転に必要な技能を有していることを対外的に証明することとされています。このような、公安委員会が行う運転免許試験の一部を代替するともいえる厳正な判断が求められる業務に従事する技能検定員には、成熟性の観点から更に厳格な要件が必要となるところ、年齢要件を引き下げることは適当でないと考えています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号：7

受付日：平成 27 年 5 月 18 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 6 月 1 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 6 月 30 日
----------------------	-----------------------------	---------------------------

提案事項	タクシー等の運転手不足を解消するため、第二種自動車免許の受験資格の要件（現行 21 歳以上で免許取得 3 年以上）を緩和すること
具体的内容	<p>【要望内容】 第二種自動車免許の受験資格の要件（現行 21 歳以上で免許取得 3 年以上）の緩和</p> <p>【理由】 自動車運転における新技術の導入（オートマチック車、GPS カーナビゲーションシステム、衝突防止装置）により、タクシー運転手が利用できる技術は格段に進歩している。タクシー業界における人手不足、特に東日本大震災の被災地では深刻であり、高卒新卒者がタクシー会社ですぐに就業できるよう、自動車学校等による運転技術の専門教育や適性検査などによる安全対策をはかることを前提に、受験資格の要件を見直す必要がある。</p>
提案主体	日本商工会議所

	所管省庁：警察庁
制度の現状	普通自動車第二種免許等の運転免許試験は、21 歳以上の者で、大型免許、中型免許、普通免許又は大型特殊免許を現に受けている者に該当し、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間（当該免許の効力が停止されていた期間を除く。）が通算して 3 年以上のものでなければ、受けることができません。
該当法令等	道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 86 条、第 96 条
措置の分類	対応不可
措置の概要	<p>自動車等の運転は、それ自体危険を伴う行為であることから、運転技能や事故実態等に照らし、運転免許が区分されています。</p> <p>第二種免許については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ○一般に一日の走行量及び輸送人員が多いこと ○乗客の指示による急な方向転換等に対応するため、通常より高度の運転技能や知識が必要とされること ○旅客自動車による事故は人命を損なうことが多いこと <p>等を踏まえ、他人の生命を預かる旅客自動車の運転がより安全に行われるようにすることを目的として、第一種免許よりも厳格な要件が設けられているものです。</p> <p>このように厳格な要件が設けられているにもかかわらず、平成 26 年中において、タクシー等の事業用乗用自動車（特殊車等を除く。）が第一当事者となった交通事故件数は、当該自動車 1 万台当たり約 516.41 件と、自家用乗用自動車（特殊車等を除く。）の約 66.07 件に比べ、約 7.8 倍となっています。</p> <p>以上のような制度趣旨や交通事故の現状を踏まえると、タクシー等の運転に必要な第二種免許に係る受験資格を緩和することは交通安全上適当でないと考えています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号：8

受付日：平成 27 年 5 月 18 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 6 月 1 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 7 月 31 日
----------------------	-----------------------------	---------------------------

提案事項	車椅子のまま乗車・運転できる「車椅子専用トライク」を実用化するため、「側車付き二輪自動車」の保安基準から不要な基準を外すこと
具体的内容	<p>【要望内容】</p> <p>「車椅子専用トライク」の構造の実態に合わせ、「側車付き二輪自動車」の保安基準から「またがり式の座席」「運転者席の側方が開放された」の要件を外すこと</p> <p>【理由】</p> <p>新たに開発された車椅子のまま乗車・運転できる「車椅子専用トライク」は、障害者の利便性向上に寄与する有用な車両となり得る。</p> <p>一方で、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示において、側車付二輪自動車（トライク型）は、「またがり式の座席、ハンドルバー方式のかじ取装置及び3個の車輪を備え、かつ、運転者席の側方が開放された自動車」と定められている。</p> <p>しかし、本来座席のある位置に車椅子のまま乗車する「車椅子専用トライク」に、「またがり式の座席」は不要であり、また、「側方を開放」しても車椅子では側方から乗車できないだけでなく、側方が開放されていない方が転倒した際のリスクも小さい。</p>
提案主体	日本商工会議所

	所管省庁：国土交通省
制度の現状	<p>ご提案の「車椅子専用トライク」については、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）第 2 条第 4 号の側車付二輪自動車には該当せず、同条第 3 号の三輪自動車に該当します。</p> <p>（三輪自動車の定義） 3 個の車輪を有する自動車であって、側車付二輪自動車に該当するもの以外のもの</p> <p>（側車付二輪自動車の定義） 次のいずれかに該当するものをいう。 イ 直進状態において、同一直線上にある 2 個の車輪及びその側方に配置された 1 個（複輪を含む。）又は 2 個（二輪自動車の片側の側方に備えたものに限る。）の車輪を備えた自動車 ロ またがり式の座席、ハンドルバー方式のかじ取装置及び 3 個の車輪を備え、かつ、運転者席の側方が開放された自動車</p>
該当法令等	道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成 14 年国土交通省告示第 619 号）第 2 条
措置の分類	事実誤認
措置の概要	三輪自動車の保安基準を満たすことにより公道走行が可能です。

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号：9

受付日：平成 27 年 5 月 18 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 6 月 1 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 7 月 31 日
----------------------	-----------------------------	---------------------------

提案事項	多様な理・美容ニーズに応えるため「理・美容車」の許可基準のガイドラインを国が作成すること
具体的内容	<p>【要望内容】</p> <p>「理・美容車」に関する国による統一基準の設定</p> <p>【理由】</p> <p>理容業・美容業では、店舗とは別に、移動車両を活用したサービスの提供が認められている。しかしながら、地方自治体によって店舗型の「理・美容所」最低面積基準を、そのまま「理・美容車」にも適用しているケースがあり、都市部などの駐車スペースの狭い場所で理・美容車を駐車できず、在宅介護が必要な高齢者等からの注文に応えられないといった事態が発生している。また、その基準も、都道府県によってさまざまとなっていることから、国が統一的な基準を示すガイドラインを作成する必要がある。</p>
提案主体	日本商工会議所

	所管省庁：厚生労働省
制度の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・理容師法（昭和 22 年法律第 234 号）第 11 条第 1 項により、理容所を開設しようとする者は、厚生労働省令の定めるところにより、理容所の位置、構造設備等を都道府県知事に届け出なければならないこととされており、同法第 11 条の 2 により、理容所の開設者は、その構造設備について都道府県知事の検査を受け、同法第 12 条に規定される措置を講ずるに適する旨の確認を受ける必要があります。 ・同様に、美容師法（昭和 32 年法律第 163 号）第 12 条により美容所を開設しようとする者は、厚生労働省令の定めるところにより、理容所の位置、構造設備等を都道府県知事に届け出なければならないこととされており、同法第 12 条により、美容所の開設者は、その構造設備について都道府県知事の検査を受け、同法第 13 条に規定される措置を講ずるに適する旨の確認を受ける必要があります。 ・なお、御提案にある面積基準については、理容師法第 12 条第 4 号及び美容師法第 13 条第 4 号の「その他都道府県が条例で定める衛生上必要な措置」を講ずるために必要なものとして都道府県が必要に応じた基準となります。 ・なお、厚生労働省は、都道府県等からの疑義照会への回答として、「移動理容所について」（昭和 39 年 12 月 3 日付け衛環第 35 号）において、移動理容所については、一般の固定施設による理容所と同様に取り扱って差し支えない旨の見解を示しています。
該当法令等	理容師法（昭和 22 年法律第 234 号）、美容師法（昭和 32 年法律第 163 号）
措置の分類	対応不可
措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・理容所及び美容所の面積基準は、衛生上必要となる措置を講ずるために必要な基準を都道府県等において設定しています。 ・また、理容所及び美容所として衛生上講ずべき措置については、移動式であっても施術中は移動しないため、移動式であることのみを理由に全国統一の面積基準を設ける必要性はなく、車輛の構造による対応（施術中のみ施術面積が拡大される構造等）や御提案にもあるとおり、都市部で駐車スペースの確保が困難な場合など、地域における実情を考慮して、どのような措置が講じられるのかを各自治体が適切に判断すべきものと考えます。

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号:10

受付日：平成 27 年 5 月 18 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 6 月 1 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 8 月 31 日
----------------------	-----------------------------	---------------------------

提案事項	介護分野や観光分野における人材不足に対応するため、外国人技能実習制度における対象職種を追加すること
具体的内容	<p>【要望内容】 外国人技能実習制度における技能実習対象職種への介護分野および観光分野（フロント業務やレストランサービス業務）の追加</p> <p>【理由】 高齢化の進行によって、2025 年度には、我が国において介護に携わる職員がおよそ 30 万人不足すると推計されている。今後、先進国だけでなく新興国でも高齢化が進むと予想されるなかで、技術移転を通じた「人づくり」への協力を基本理念とする外国人技能実習制度の対象職種に介護分野を追加することによって、世界に先駆けて超高齢社会を迎えた日本の介護技術を他国に移転するとともに、我が国の介護サービスの充実へと結び付けていくべきである。</p> <p>また、今後、外国人旅行者のさらなる増加が見込まれ、観光分野における人材不足も予想される。外国人技能実習制度の対象職種に、フロント業務やレストランサービス業務などのホテルスタッフ業務を加えることで、日本の優れたホスピタリティを身に付けた観光人材を育成するとともに、観光分野における人材不足を解消する必要がある。</p>
提案主体	日本商工会議所

	所管省庁：法務省、厚生労働省、経済産業省
制度の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・技能実習制度は、技能等の開発途上国等への移転による国際貢献を目的とする制度であり、日本の労働力不足を補うための制度ではありません。 ・技能実習の対象職種については、我が国の法令に抵触しない分野であって、 <ol style="list-style-type: none"> ①単純作業でないこと、 ②送出し国の実習ニーズに合致すること ③実習の成果が評価できる公的評価システムがあること といった要件を満たす必要があります。 ・なお、技能実習の適正な実施等を図る観点から、制度の抜本的な見直しを行い、今国会に「外国人の技能実習の適正な実施及び技能実習生の保護に関する法律案」を提出しているところです。
該当法令等	出入国管理及び難民認定法第 2 条の 2、第 7 条第 1 項第 2 号、第 20 条の 2、施行規則第 3 条、別表第二、第 7 条第 1 項第 2 号の基準を定める省令、第 20 条の 2 第 2 項の基準を定める省令 技能実習制度推進事業運営基本方針 II 各論 2 対象技能等(2)、別表
措置の分類	<ul style="list-style-type: none"> ・検討に着手（介護の職種追加について） ・その他（ホテルスタッフ業務の職種追加について）
措置の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人技能実習制度の対象職種に介護分野を追加するご提案については、本年 2 月 10 日閣議決定の「産業競争力の強化に関する実行計画」（2015 年版）にあるとおり、介護の対象職種追加に向け、質の担保など、介護サービスの特性に基づく要請に対応できるよう具体的な制度設計を進め、技能実習制度の見直しの詳細が確定した段階で、介護サービスの特性に基づく要請に対応できることを確認の上、新たな技能実習制度の施行と同時に対象職種への追加を行うこととしています。 ・ホテルスタッフ業務を技能実習制度の職種に追加することについては、移転すべき技能としてふさわしい職種であるかどうかを検討する必要がありますので、この点を整理いただいた上で、御相談ください。

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号:11

受付日：平成 27 年 6 月 17 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 7 月 27 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 8 月 31 日
----------------------	------------------------------	---------------------------

提案事項	燃料電池自動車の車検と容器再検査の合理化
具体的内容	<p>燃料電池自動車は、車両の種類により検査期間は異なるが、一般の車両と同様に、道路運送車両法により運輸局の検査場や一般の指定整備工場等で継続検査が行われることとなる。</p> <p>一方で、燃料電池自動車には高圧容器が搭載されており、高圧ガス保安法により、一定期間ごとに容器再検査を受ける必要がある。容器再検査の検査期間は、車両によらず、容器製造後、初回は 4 年以内、以降は 2 年 2 か月ごとに都道府県に登録された容器検査所で容器再検査を受けることとなる。</p> <p>したがって、同一の期間毎に同一の場所で検査を行う制度となっていない。理論的には、指定整備工場が容器検査所の登録を行ったり、容器再検査を前倒しで行うことにより、同一の期間毎に同一の場所で検査を行うことは可能であり、かつての天然ガス自動車に関する規制改革要望でもその旨の回答が記載されている。</p> <p>しかしながら、同一の期間毎に同一の場所で両検査を行うことが可能というだけでは不十分であり、必ず同一の期間毎に同一の場所で両検査を行うことが、車両の安全性を担保する上で重要である。</p> <p>一般の国民は容器再検査は馴染みが薄く、道路運送車両法の継続検査のみ受検すれば、十分と理解していると思われる。</p> <p>容器再検査の受検を忘れたり、容器再検査の検査期間が過ぎているにも関わらず継続検査を合格としたり、検査切れ容器に充填所で水素ガスを充填するなど、安全上、懸念される事項が多数存在すると思われる。</p> <p>韓国では容器再検査を行っていないために走行中のバスの容器破裂事故が発生し、この事故がきっかけで容器再検査の制度が見直されています。</p> <p>また、同様の制度となっている LPG 自動車や CNG 自動車は、普及台数も限られており、タクシーや宅配便などのトラックやバスなど、特定のユーザーに限定されており、限られたユーザーに周知すれば、運用可能であったと思われるが、今後ますます増加する燃料電池自動車の場合、一般のユーザー、一般の自動車整備工場等が対象となる。したがって、車両の継続検査と容器再検査を同一の期間で同一の場所で実施することは非常に重要なことであり、韓国のように事故が起こった後に制度を見直しては普及に大きく影響すると考えられます。</p> <p>本項目は規制緩和ではなく、規制強化ともみられますが、ユーザーの保護を考えれば、必要な規制改革と思われる。</p>
提案主体	個人

	所管省庁：経済産業省、国土交通省
制度の現状	<p>時期については、燃料電池自動車燃料装置容器の容器再検査は、自動車の継続検査を配慮して、初回は 4 年、経過年数 4 年を超えるものについては 2 年 2 月としております。</p> <p>ユーザーが自動車を持ち込む場所については、自動車の継続検査を受検する場合は指定整備工場（いわゆる民間車検場）等としており、容器再検査は容器検査所としております。</p> <p>また、自動車の継続検査においては圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置について、ガス容器検査または再検査に合格した高圧ガス容器を備えることを求めています。</p>
該当法令等	高圧ガス保安法第 48 条第 1 項第 5 号、第 49 条第 1 項 容器保安規則、第 24 条第 1 項第 5 号、第 33 条第 1 項第 3 号、第 34 条第 1 項第 4 号 道路運送車両法第 61 条、第 62 条
措置の分類	事実誤認
措置の概要	<p>道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）においては圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置について、容器検査又は再検査に合格した高圧ガス容器を備えることを求めています。したがって、容器検査又は再検査を受けていない自動車が、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 62 条に定める継続検査に合格することはありません。</p> <p>なお、時期については、燃料電池自動車燃料装置容器の容器再検査は、自動車の継続検査の時期を考慮して、初回は 4 年、経過年数 4 年を超えるものについては 2 年 2 月と規定しており、この期間内であれば、前倒しで受けることが可能です。したがって、同時期に両検査を実施することは可能です。</p> <p>また、場所については、道路運送車両法第 94 条の 2 に定める指定自動車整備事業の指定を受けた工場が容器保安規則（昭和 41 年通商産業省令第 50 号）第 33 条及び第 34 条において規定している基準を満たし、都道府県に登録すれば、同一の場所で両検査を実施することは可能です。</p> <p>なお、燃料電池自動車の使用者には、自動車の継続検査とは別に容器再検査が必要であることを業界団体等から周知しています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号: 12

受付日: 平成 27 年 6 月 17 日	所管省庁への検討要請日: 平成 27 年 7 月 27 日	回答取りまとめ日: 平成 27 年 8 月 31 日
-----------------------	-------------------------------	----------------------------

提案事項 具体的内容	<p>高圧ガスを燃料とする自動車の高圧容器については、高圧ガス保安法を除外し、道路運送車両法で運用する燃料電池自動車、天然ガス自動車、LPG自動車などの高圧ガスを燃料とする自動車は高圧ガス保安法の燃料装置用容器（容器）を搭載している</p> <p>車両は国土交通省が所管する道路運送車両法の保安基準、容器は経済産業省が所管する高圧ガス保安法の容器保安規則と別々の省庁が別々の法律を適用しており車両の継続検査（車検）や容器の容器再検査等、別々の制度で運用されている</p> <p>そのため、両検査は別々の期間、別々の場所で実施せざるを得ない場合がある</p> <p>一般のユーザーに馴染みの薄い容器再検査が実施されずに車両の運行が継続されたり、充填所で容器検査切れの容器に燃料充填が行われたり、容器再検査を実施しないまま車検が行われ、保安基準適合証の発行が行われる可能性があり、いずれも法律違反を犯す行為であり、安全性に著しい不安が発生する可能性のある運用制度となっている</p> <p>海外の先進国では、このように2つの法律で管理している国はなく、車両の法律に一本化されている。韓国では日本同様に別々の法律で運用していたが、走行中の天然ガスバスの容器破裂事故により、国土海洋省が検査する制度に運用の一本化が行われました</p> <p>法律を一本化すれば、車検と容器再検査が必ず同一日に同一場所で実施されることとなります。現在の検査制度では、車検では、容器取付部分の緩みや損傷の点検、燃料配管等の漏れ検査等、容器以外の検査を行っています。容器再検査では、容器表面の傷や凹みや損傷、容器の口金付近の漏れ検査等、容器のみの検査を行っています。これらの検査は非常に似通った検査内容であり、別々に検査を実施するのは、非合理的であり、同時に両検査を実施することが安全性、経済性、ユーザーの利便性、車の普及阻害要因の排除という意味で非常に重要である</p> <p>今後、EUとの相互承認制度の導入やIWWTAの批准を目指す上でも別々の法律で運用するのではなく、道路運送車両法で運用することが、国際基準との整合を実現する上でも必要であると思われます。最後に自動車以外の乗り物（航空機、船舶、鉄道）はすべて、高圧ガス保安法の適用が除外されていることを考えれば、自動車についても道路運送車両法を適用除外しても大きな問題があるとは思われません</p> <p>自動車工業会からも同様の要望により両法律のパッケージ化が検討されているようであるが、パッケージ化の意味が不明であり、具体的な方向性は示されていない</p>
提案主体	個人

所管省庁	経済産業省、国土交通省
制度の現状	<p>時期については、燃料電池自動車燃料装置容器の容器再検査は、自動車の継続検査を配慮して、初回は4年、経過年数4年を超えるものについては2年2月としております。</p> <p>ユーザーが自動車を持ち込む場所については、自動車の継続検査を受検する場合は指定整備工場（いわゆる民間車検場）等としており、容器再検査は容器検査所としております。</p> <p>高圧ガスを燃料とする自動車に備えるガス容器は、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）において高圧ガス保安法の基準に適合するよう規定されています。</p> <p>また、自動車の継続検査においては高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置について、ガス容器検査または再検査に合格した高圧ガス容器を備えることを求めています。</p>
該当法令等	高圧ガス保安法第48条第1項第5号、第49条第1項 容器保安規則第24条第1項第5号、第33条第1項第3号、第34条第1項第4号 道路運送車両法第40条～第46条、第61条、第62条
措置の分類	事実誤認
措置の概要	<p>道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）では高圧ガス保安法（昭和26年法律第204号）の基準を引用しており、二重規制になっていません。</p> <p>国際基準との整合については、経済産業省が高圧ガスタンクの基準を高圧ガス保安法で、国土交通省が車両の安全基準を道路運送車両法（昭和26年法律第185号）で、互いに連携しながらそれぞれ適切に取り込む予定であり、基準調和の面で問題は発生しません。</p> <p>また、道路運送車両の保安基準においては高圧ガスを燃料とする自動車の燃料装置について、容器検査又は再検査に合格した高圧ガス容器を備えることを求めています。したがって、容器検査又は容器再検査を受けていない高圧ガスを燃料とする自動車が、道路運送車両法第62条に定める自動車の継続検査に合格することはありません。</p> <p>なお、燃料電池自動車の使用者には、自動車の継続検査とは別に容器再検査が必要であることを業界団体等から周知しています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

投資促進等ワーキング・グループ関連

番号:13

受付日：平成 27 年 6 月 25 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 7 月 27 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 8 月 31 日
----------------------	------------------------------	---------------------------

提案事項	ミニカー登録による ATV(全地形対応車)の規制と緩和
具体的内容	<p>私は農業をしている者です、ATV を農業での移動車両にしたいと考え調べているうちに法整備が旧式で未熟と感じ、今回意見を申させていただきます。</p> <p>現時点での ATV での登録はミニカー区分 50cc 未満の制限になっており排気量が 50cc 以上の ATV に関して合法とされる登録区分がありません</p> <p>ATV は四輪で主に悪路(湿地や砂利道など)を走行することを目的とした車両です。</p> <p>現状の 50cc 未満という厳しい規制という中で少しでもトルクを確保しようと 2 ストロークエンジンの使用が主流です、2 ストロークエンジンは 4 ストロークエンジンより排気ガス、騒音、燃費を比べても劣っており現在の政府による環境保護の取り組みを反故にするものです。</p> <p>既に自動車自動二輪車では廃止され、よりトルクがいる車両に関してはディーゼルエンジンを使用しております。</p> <p>このような取り組みの中、規制による弊害で時代に取り残されているのが ATV です。</p> <p>ATV を生産していた国内メーカーは採算が取れず日本市場から撤退し外国のみの販売となっており、現在のミニカー登録における ATV は、中国製と台湾製がシェアを握っております、中国製は粗悪な素材の使用、組み付け不良、粗雑な溶接、さらに排気量が 50cc 以上あるにも関わらず 50cc 未満と偽り販売しているケースが見受けられます、</p> <p>また台湾製は中国製より品質が良いが、本国が世界で最も厳しい環境規制を敷いているため 2 ストロークエンジンを使った ATV が徐々に生産中止に追い込まれております、このまま行けば日本に存在する ATV 自体がすべて中国製になる可能性もありえます。</p> <p>このような中 50cc 以上を登録するために行政の認識不足を利用し 50cc 以上の ATV を小型特殊自動車に登録する例も見受けられます。</p> <p>このような無法な状況の原因はすべてミニカー登録の区分にあると思います、2 ストロークエンジンを規制し排気量を原動機付自転車二種相当の 125cc 未満に上げるべきだと私は思います。</p>
提案主体	個人
	所管省庁：国土交通省
制度の現状	原動機の総排気量が 50cc を超える四輪自動車は、自動車のいずれかの種別に区分され、その区分に応じた基準に適合していれば、公道走行は可能です。
該当法令等	道路運送車両法第 2 条第 1 項～第 3 項
措置の分類	事実誤認
措置の概要	<p>原動機の総排気量が 50cc を超える四輪自動車は、道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）において自動車のいずれかの種別に区分され、その区分に応じた道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号、以下「保安基準」という。）に適合していれば、公道走行は、可能です。</p> <p>したがって A T V の原動機の総排気量を 50cc 以下に制限する規制はありません。</p> <p>また、原動機の総排気量が 50cc 未満である原動機付自転車（ミニカー）についても満たすべき保安基準がありますので、環境保護の取り組みを反故にしているものとの指摘はあたりません。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

番号：1

地域活性化ワーキング・グループ関連

受付日：平成26年10月24日

所管省庁への検討要請日：平成27年1月14日

回答取りまとめ日：平成27年6月30日

<p>提案事項 具体的内容</p>	<p>新たな乗合システムによるタクシー事業の効率化と農村地域等住民の公共交通の確保についての提案</p> <p><提案の背景・現状の課題等></p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市部でタクシーの供給過剰が生じ台数制限が行われている一方で、農村地域では、路線バスは廃止や運行回数の減少により利便性が悪くなっています。タクシーは高額で普段の交通手段としては利用できません。主たる交通手段である自家用車は、高齢化社会の進展とともに利用できない方が増加しており、また在宅の医療や介護を進めるうえからも利便性が高く利用しやすい公共交通機関の確保が課題です。 ○現在のタクシー料金は事業者の価格競争に陥らないよう法令で規定されており、事業者の工夫と努力で、よりよい制度にすることができません。 ○福祉有償運送や市町村有償運送、過疎地有償運送は公共交通機関として定義されていないが、農村地域では、公共交通機関としてのタクシーの役割が機能していません。 ○例えば、タクシー料金は道路運送法第9条の3及び局長通達（国自旅第100号）で距離制運賃として旅客の乗車地点から降車地点までの実車走行距離に応じた運賃と規定されており、実質的に、同時に1客体しか運送することができません。 <p><提案内容と想定効果等></p> <ul style="list-style-type: none"> ○道路運送法の趣旨も踏まえ、利用者の利便を図りつつ、サービス低下や行き過ぎた価格競争を防ぐため、タクシー事業の生産性を上げることが重要で、そのため、乗合を進めることで利用料金を低減できる料金制度を検討すべきと考えます。 ○具体的には、デジタル地図から計算した直線距離による料金制度とそれを活用した乗合割引計算制度を新たに設けていただきたい。そのため、例えば、国自旅第100号の「運賃の種類」にこうした新たな考え方を追加する、又は、「距離制運賃」について、乗車地点から降車地点までの実車走行距離に応じた運賃を原則としつつ類似する考え方に基づく計算方法についても柔軟に認める考え方を明示していただきたい。 ○これにより、利用者が事前に料金が分かるとともに走行経路が違って料金が同じで安心して利用できること、また、乗車地点や降車地点が異なる複数の乗客に対して乗合による割引計算も可能となることなどのメリットがあります。利用者一人当たりの料金を低減できることで日常の交通手段としての利用が促進されれば、事業者にとって車両の稼働率向上にも繋がります。 ○この提案は、タクシーが利便性の高い公共交通機関としての役割を今以上に担うことが目的で、都市部における供給過剰の問題も踏まえれば、当面は、公共交通機関が少ない地域に限定し、その効果を検証しながら段階的に実施することも有効と考えます。 <p><補足事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ○NPO法人かみのやま福祉運送サービスは福祉有償運送事業を実施していますが、各車両にタブレットPCを搭載し、デジタル地図を利用し乗車地点と降車地点の直線距離から料金を計算しています。年間約3万件運行していますが正確な料金計算で利用者から高い信頼を得ています。
<p>提案主体</p>	<p>特定非営利活動法人かみのやま福祉運送サービス</p>
<p>所管省庁：国土交通省</p>	
<p>制度の現状</p>	<p>平成18年10月の道路運送法の改正により、路線を定めずに利用者の需要に応じて乗合運送を行うものを一般乗合旅客自動車運送事業の1つの類型（区域運行）として認め、タクシー事業者等が当該区域運行の許可を取得することにより、いわゆるデマンド交通として、地域のニーズに対応した運送サービスの提供が可能となっております。</p>
<p>該当法令等</p>	<p>道路運送法</p>
<p>措置の分類</p>	<p>現行制度下で対応可能</p>
<p>措置の概要</p>	<p>区域運行については、地域公共交通会議（地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民又は旅客等で構成）で協議が調った場合、旅客の利益を阻害するおそれがあるもの、特定の旅客に対し不当な差別的取り扱いをするもの、他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものに該当しない範囲であらかじめ届け出ることによって、利用者のニーズにあった柔軟な運賃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

地域活性化ワーキング・グループ関連

番号：2

受付日：平成27年4月16日	所管省庁への検討要請日：平成27年5月15日	回答取りまとめ日：平成27年6月30日
----------------	------------------------	---------------------

提案事項	シェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備
具体的内容	<p>○具体的な要望事項 持ち家やマイカーなどの遊休資産の活用を阻害する可能性がある規制を洗い出し、それに対する必要な措置を検討し、実施する。</p> <p>○提案理由・現状の問題点 (1) 現在、インターネットを通じて、眠っている資産(車、スペース、時間、モノ、カネ、知識、労働(スキル等)がユーザーによって共有されることが可能になり、それを前提とした経済圏が世界的に発生している(シェアリングエコノミー)。 (2) 世界的には、空き家や個人宅の空き部屋等を個人レベルで貸し借りをしたり、自家用車のライドシェアリングを個人間でインターネット上で行えるサービスが展開されている。 (3) 日本の法体系では、個人が遊休資産を活用することを必ずしも前提としておらず、シェアリングエコノミーという新経済の成長を促すための法的環境を整備する必要がある。 (4) また、2020年のオリンピック・パラリンピックを控え、快適かつ多様な移動手段や宿泊場所の確保は観光立国を目指す日本としても非常に重要な問題となってくる。</p>
提案主体	(一社)新経済連盟

	所管省庁：厚生労働省、国土交通省
制度の現状	<p>【厚生労働省】 ○旅館業法(昭和23年法律第138号)において、旅館業とは、「施設を設け、宿泊料を受けて、人を宿泊させる営業」であることとされています。</p> <p>○なお、同法における「営業」とは、施設の提供が、「社会性をもって継続反復されているもの」であり、「人を宿泊させる営業」とは、① 施設の管理・経営形態を総体的にみて、宿泊者のいる部屋を含め施設の衛生上の維持管理責任が営業者にあると社会通念上認められること、② 施設を利用する宿泊者がその宿泊する部屋に生活の本拠を有さないことを原則として、営業しているものであることに該当するか否かで判断されています。</p> <p>【国土交通省】 旅客の運送については、輸送の安全、利用者の保護等を図る観点から、道路運送法において、これを行うために必要な許認可等を定めています。 具体的には、有償で、旅客を運送する場合には、旅客自動車運送事業の許可等を得ることを求めており、許可対象者に対して、運行管理、運転者の要件(二種免許の取得)、保険加入等を義務付け、輸送の安全等を図ることとしています。 必要な許可等を得ずに旅客を運送すること(いわゆる「白タク」)は、輸送の安全等が確保されないため、認めておりません。</p>
該当法令等	<p>厚生労働省：旅館業法(昭和23年法律第138号)</p> <p>国土交通省：道路運送法4条1項、23条、25条、27条、78条、96条、97条等</p>
措置の分類	<p>厚生労働省：対応不可</p> <p>国土交通省：対応不可</p>
措置の概要	<p>【厚生労働省】 ○具体的な提案内容が明らかにされておきませんが、個人間における遊休資産(空き家や個人宅)の貸出についても、反復継続して宿泊料を受けて人を宿泊させるものであるならば、公衆衛生確保の観点から旅館業法上の許可を受けていただく必要があります。</p> <p>○なお、規制改革実施計画(平成27年6月30日閣議決定)において、インターネットを通じ宿泊者を募集する一般住宅、別荘等を活用した民泊サービスについては、関係省庁において実態の把握等を行った上で、旅館・ホテルとの競争条件を含め、幅広い観点から検討し、平成28年中に結論を得ることとなっています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

【国土交通省】

○具体的な提案内容が明らかにされておりませんが、安全上の許可等を得ることなくマイカーを用いて旅客運送を行うことを認めることは、輸送の安全等の確保の観点から適切ではないと考えております。

○マイカーを用いた旅客運送については、欧米・アジア等の多くの国において、業務停止命令や訴訟が起きており、輸送の安全等について大きな議論となっているため、海外のこうした状況も十分に踏まえ、慎重に判断する必要があります。

【海外で業務停止命令等が出された例】

- ・ ドイツ：2015年3月、フランクフルト地方裁判所が、ドイツ全土で提供を禁止
- ・ スペイン：2014年12月、マドリード商務裁判所が、サービス停止の仮処分
- ・ フランス：2014年10月、パリ地方裁判所が違法判決
- ・ 米国：2014年11月、ネバダ地方裁判所が仮差止命令
- ・ インド：2014年12月、デリー首都圏で業務停止命令
- ・ 韓国：2014年12月、ソウル検察が自家用車を用いたサービス等を行った代表者を起訴
- ・ 中国：2015年1月、配車アプリを使って自家用車に客を乗せる行為を禁止

○マイカーを用いた旅客運送については、輸送の安全等に関して、例えば以下の問題等があり、慎重に判断する必要があります。

- ・ マイカードライバーは、旅客を安全に運送するために必要な二種免許等を有していない。
- ・ 安全確保や法令遵守のための運行管理（過労防止のための労働時間管理・飲酒チェック等）が行われない。
- ・ 旅客運送を行う車両としての整備・点検が適切になされているか不明確である。
- ・ 事故発生時の責任はマイカードライバーが負うことになり、スマホなどで仲介する者は責任を問われない。
- ・ 事故が起きた場合にマイカー用の保険で補償が行われるか不明確である。

提案事項に対する所管省庁の回答

地域活性化ワーキング・グループ関連

番号：3

受付日：平成 27 年 5 月 18 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 6 月 1 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 6 月 30 日
----------------------	-----------------------------	---------------------------

提案事項	観光資源として水辺空間を有効活用するため、河川占用許可期間（現行 3 年→10 年）を延長すること
具体的内容	<p>【要望内容】 民間事業者による河川占用許可期間の延長（現行 3 年→10 年）</p> <p>【理由】 河川区域内に、観光施設として不可欠なオープンカフェやバーベキュー場等を設置する場合、河川法に基づき河川管理者から占用許可を受けなければならないが、占用許可期間が 3 年以内と定められているため、長期の利用を想定した営業ができない。民間事業者の創意工夫により河川空間を魅力的な観光資源とするため、河川法の河川占用許可期間を、公益物件（公園、緑地、遊歩道、自然観察施設、船着場等）並みの 10 年以内とするべきである。</p>
提案主体	日本商工会議所

	所管省庁：国土交通省
制度の現状	<ul style="list-style-type: none"> 河川敷地を占用するためには、河川法第 24 条に基づき、河川管理者の許可を受けなければなりません。河川管理者による許可の審査基準が、河川敷地占用許可準則です。 平成 23 年度より、一定条件のもとで、営業活動を行う事業者等による占用を可能とする制度改正を行ったところです。（河川空間のオープン化） 河川空間のオープン化における占用許可期間は、占用主体が公的占用者の場合は 10 年以内、営業活動を行う事業者等の場合は 3 年以内となっています。
該当法令等	河川法第 24 条、河川敷地占用許可準則第 24
措置の分類	その他
措置の概要	河川敷地の占用については、公共性又は公益性を有する者を原則的な占用主体としているところであり、占用の特例として営業活動を行う事業者に占用を許可することとなることを踏まえ、許可期間を 3 年以内としているものであり、許可期間の延長については、慎重な検討が必要と考えます。

提案事項に対する所管省庁の回答

地域活性化ワーキング・グループ関連

番号：4

受付日：平成 27 年 5 月 18 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 6 月 1 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 7 月 31 日
----------------------	-----------------------------	---------------------------

提案事項	円滑な事業承継を推進するため、飲食店を営む者が生前に自分の子に営業を譲渡する場合の手続きを簡素化すること
具体的内容	<p>【要望内容】 個人で営む飲食店における生前の営業譲渡手続きを相続の場合と同様に簡素化すること</p> <p>【理由】 個人で飲食店を営む者が死亡し、その子が事業を相続をする場合、簡易な変更手続きだけで可能となるが、生前時での譲渡の場合は、新規申請の場合と同様の手続きが必要となる。親子間での円滑な事業承継を推進するため、これを簡素化する必要がある。</p>
提案主体	日本商工会議所

	所管省庁：厚生労働省
制度の現状	食品衛生法第 52 条第 1 項に基づき営業の許可を受けた者について、相続があったときは、同法第 53 条第 1 項に基づき、相続人（相続人が 2 人以上ある場合において、その全員の同意により当該営業を承継すべき相続人を選定したときは、その者）は、許可営業者の地位を承継します。
該当法令等	食品衛生法第 53 条
措置の分類	対応不可
措置の概要	<p>食品衛生法に基づく営業許可は、許可申請者に対して行われ、その効果は、当該者に限り及ぶこととなりますが、営業者の死亡の場合には、営業者の死亡という不測の事情によって自動的に営業者の地位を失うことを余儀なくされ、その結果、新たに許可を得るまでの間は営業ができなくなることに鑑み、特例的に許可営業者の地位を相続によって承継することができる旨の規定を設けているものです。</p> <p>他方、生前に営業譲渡を行う場合は、あくまでも営業者の意思に基づき地位の変更を行うものであり、上記のような事情は認められないため、営業者の死亡の場合と同様の措置を取ることはできませんが、旧営業者の許可を受けた状態のまま、新営業者の許可申請を行うことにより切れ目のない営業が継続できることとなります。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

地域活性化ワーキング・グループ関連

番号：5

受付日：平成27年5月18日	所管省庁への検討要請日：平成27年6月1日	回答取りまとめ日：平成27年7月31日
----------------	-----------------------	---------------------

提案事項	タクシー業の生産性向上と利用者の利便性向上のため、営業区域外まで旅客を運送したタクシーの帰路について、行き先が営業区域と同一方面であれば運送を認めること
具体的内容	<p>【要望内容】 営業区域外から空車で帰る無駄を省くため、帰りの行き先が営業区域と同一方面（隣接する営業区域等）であれば、乗客の乗車を認めること</p> <p>【理由】 タクシーが営業区域外まで乗客を乗せた場合、帰り道に乗客を乗せて営業できるのは、営業区域内まで乗車する旅客に限定されており、そのような旅客が見つからない限り、空車で帰らざるを得ず、無駄が生じている。タクシー業の生産性向上と利用者の利便性向上のため、例えば、タクシーの運行台数が限られる地方都市においては、乗客の行き先が営業区域と同一方面（隣接する営業区域等）であれば、乗車を認めることが考えられる。</p>
提案主体	日本商工会議所

	所管省庁：国土交通省
制度の現状	一般乗用旅客自動車運送事業の実施に当たっては、道路運送法（昭和26年法律第183号）第5条に基づき、輸送の安全、旅客の利便等を勘案して地方運輸局長が定める営業区域の範囲で事業を許可し、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送をしてはならないとされています。
該当法令等	道路運送法第5条、第20条等
措置の分類	対応不可
措置の概要	<p>一般乗用旅客自動車運送事業は、利用者のその場の依頼に応じ、運転者がその都度的確な経路を自ら選択するという事業特性があります。公共交通機関として、運転者が、安全かつ円滑に目的地までの確な経路で運送サービスを提供することが担保されるよう、運転者が専ら営業活動を行う範囲を一定程度限定し、運転者が有すべき地理的知識の範囲を確定させる必要があります。</p> <p>また、一般乗用旅客自動車運送事業においては、一旦運転者が営業所を出庫すると営業活動の大半が運転者に任せられることとなるため、輸送の安全を確保する観点から、事業者は運行管理者を通じ、運転者に対して、日常的に、営業活動を行う交通事情、交通規制の状況、事故多発等の要注意場所等を周知するなどの必要があり、このような適正な運行管理を行うためには、あらかじめ運行管理者が運行管理を行うべき地理範囲を確定させる必要があります。</p> <p>このため営業区域と同一方面（隣接する営業区域等）での旅客の乗車を可能とするとのご提案については、区域外営業を認めることにほかならず、上記のような安全かつ円滑な旅客運送を行うための措置が講じられないことから認めることはできません。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

地域活性化ワーキング・グループ関連

番号：6

受付日：平成 27 年 4 月 3 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 7 月 21 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 8 月 31 日
---------------------	------------------------------	---------------------------

提案事項	マンション標準管理規約第 22 条における対象工事範囲の拡大について
具体的内容	<p>【具体的内容】</p> <p>マンション標準管理規約第 17 条、及び第 22 条の改正（バリアフリー工事、高齢者対応工事、省エネ設備工事、創エネ設備工事、空調設備工事など対象工事範囲の拡大）とその周知活動促進を提案する。</p> <p>昭和 37 年の区分所有法（法務省）制定以降、法改正やマンション標準管理規約の改正がなされてきた。</p> <p>平成 16 年マンション標準管理規約に第 22 条が新設され、窓や玄関ドアなど、防犯、防音、断熱等の性能向上に資する工事について、管理組合の責任と負担において、計画修繕として、当該工事を実施することが出来る。</p> <p>また、定期修繕が先で速やかに実施できない場合や、資金が不足で全棟で実施できない場合は、各区分所有者の責任において当該工事を実施することが出来る旨、細則で決められている。</p> <p>また第 17 条では理事長より書面による承認を受ければ、区分所有者はその専有部分について、修繕、模様替え又は建物に定着する物件の取付け、若しくは取替えを行なう事ができると決められている。</p> <p>（一社）住宅リフォーム推進協議会が平成 25 年度に行った調査では、1 位好み・使い勝手を良くするための変更 2 位老朽化対策 3 位高齢者対応 4 位省エネ・冷暖房工事 10 位防犯</p> <p>22 条に定める工事に、バリアフリー工事、高齢者対応工事、省エネ設備工事等が加われば、性能向上だけでなく、安全性の向上、間取り変更により住宅取引価格が上昇するなど、リフォーム、中古流通がさらに促進され、住宅資産価値の向上とリフォーム市場の拡大が期待できる。</p> <p>22 条について平成 16 年改正前の旧マンション標準管理規約で運営している管理組合では、せっかくの緩和条項である 22 条の周知・導入が進んでおらず、住民間の調整のために管理組合が過大な責任が科されるなどで、リフォームを諦めるケースが頻発している。</p> <p>国において周知・導入が進むような施策策定を提案する。</p> <p>上記措置を講じることにより、中古流通・リフォーム市場倍増という政府が掲げる再興戦略とも目指すべき方向性が合致するものと考えます。</p> <p>具体的な工事は、共用部分のうち各住戸の界壁や界床に付属するバリアフリー工事、高齢者対応工事（出入口等）、省エネ設備工事、間取り変更工事、空調工事、屋根に取り付けるソーラーパネル設置工事の住宅性能の向上、安全性の向上、住宅資産価値の向上に資するもの。</p>
提案主体	（一社）日本建材・住宅設備産業協会

	所管省庁：国土交通省
制度の現状	<p>マンション標準管理規約とは、管理組合が、各マンションの実態に応じて、管理規約を制定、変更する際の参考として、国（国土交通省）において作成し、その周知を図っているものである。（※ 1）</p> <p>窓枠、窓ガラス、玄関扉その他の開口部は、各区分所有者が専用使用権を有する共用部分とされているが（標準管理規約第 14 条第 1 項）、標準管理規約第 22 条第 1 項では、防犯、防音又は断熱等の住宅の性能の向上のために行われる開口部の改良工事については、原則として、他の共用部分と同様に計画修繕の対象とする旨を定めている（※ 2）。一方で、同条第 2 項では、開口部の改良工事については、治安上の問題を踏まえた防犯性能の向上や、結露から発生したカビやダニによるいわゆるシックハウス問題を改善するための断熱性の向上等、一棟全戸ではなく一部の住戸において緊急かつ重大な必要性が生じる場合もあり得ることにかんがみ、計画修繕によりただちに開口部の改良を行うことが困難な場合には、各区分所有者の責任と負担において工事を行うことができるよう、細則をあらかじめ定めるべき旨を定めている。</p> <p>また、専有部分の修繕等については、標準管理規約第 17 条により、区分所有者が専有部分の修繕を行おうとするときは、あらかじめ、理事長にその旨を申請し、書面による承認を受けなければならない、その理事長の承認については、理事会の決議を経なければならないと規定されている。</p> <p>※ 1 管理規約とは、管理組合において、建物、敷地等の管理又は使用に関する区分所有者相互間の事項について定めることができるものであり（区分所有法第 30 条）、その設定、変更又は廃止は、区分所有者及び議決権の各 4 分の 3 以上の多数による集会（管理組合総会）の決議によるものとされている（区分所有法第 31 条）。</p> <p>※ 2 区分所有法上、形状又は効用の著しい変更を伴わない共用部分の変更については、集会の普通決議により決することとされている（区分所有法第 17 条、第 18 条）。</p>
該当法令等	マンション標準管理規約第 17 条、第 22 条
措置の分類	現行制度下で対応可能

提案事項に対する所管省庁の回答

措置の概要	<p>マンション標準管理規約17条及び第22条の改正（対象工事範囲の拡大）という提案については、その趣旨が必ずしも判然としないものの、以下の理由により、現行規定でも対応可能なのではないかと考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の内容が共用部分に係るものであれば、共用部分の変更（その形状又は効用の著しい変更を伴わないもの）又は（狭義の）管理に該当するものについては、管理組合総会（集会）の普通決議により実施することが可能であり、また、形状又は効用の著しい変更を伴う変更にも該当するものについても、区分所有者及び議決権の各4分の3以上の多数決で実施することが可能である。（区分所有法第17条、第18条）（※） ・工事の内容が専有部分に係るものであれば、各専有部分を所有する区分所有者の意思による必要があるところ、マンション標準管理規約第17条に基づき区分所有者が専有部分の修繕等について理事長の承認を受けて、リフォーム等を行うことは可能である。一方で、例えば、専有部分のリフォームについて多数決により（反対住戸を含む）全住戸で実施する旨を規約で定めたとしても、その効力については疑義があるところであり、標準管理規約の条項として定めるのは適切ではない。 <p>マンション標準管理規約の周知については、改正時における報道発表や都道府県等への通知のほか、国土交通省ホームページへの掲載、各種講演会・研修会等における説明により周知を図っているところであり、引き続き努めてまいりたい。（なお、マンション標準管理規約は、管理組合が、各マンションの実態に応じて、管理規約を制定、変更する際の参考として作成し、その周知を図っているものであり、強制力は無い。）</p> <p>※ 「制度の現状」欄に記載したとおり、そもそも標準管理規約第22条第1項の規定は、各区分所有者が専用使用権を有する共用部分である開口部についても、他の共用部分と同様に計画修繕の対象とする旨を定めたものである。</p>
-------	--

提案事項に対する所管省庁の回答

地域活性化ワーキング・グループ関連

番号：7

受付日：平成 27 年 4 月 3 日	所管省庁への検討要請日：平成 27 年 4 月 23 日	回答取りまとめ日：平成 27 年 8 月 31 日
---------------------	------------------------------	---------------------------

提案事項	建築確認申請が必要なリフォーム事例の明確化について
具体的内容	<p>【具体的内容】 小規模リフォーム工事については建築確認申請の基準の例示と規制緩和を求めるとともに、検査済証、建築確認図書の無い建築物の場合、インスペクションガイドラインを整備し、建築士によるインスペクションにより、建築確認申請の要・不要や基準法適合状況報告の実施結果をもって申請図書の代替ができるよう緩和していただきたい。</p> <p>【制度の現状と期待される効果】 検査済証、建築確認図書の無い小規模既存建築物が 2009 年以前の建物では半数以上を占めている。当該リフォームにおいては 10m² 以上の増築（防火・準防火地域は面積を問わず）と用途変更、建築基準法第 6 条 1 号～3 号建築物の大規模修繕・模様替えについて建築確認申請を求めている。一方で平成 21 年 9 月建築基準法第 86 号の 7、施行令 137 条において耐震性の緩和が平成 24 年 9 月に車庫・備蓄等の増設に関し、容積率の緩和がなされている。</p> <p>また、既存住宅インスペクションガイドラインが用意されており、統一された作業手順のもと、建築士による中古住宅の現況検査が可能になっているため、依頼主が要望すればこのスキームを利用して建築確認申請の要否が判断できるようになり、安心してリフォームを依頼でき、住宅資産価値の客観的評価もなされる。当該物件が確認申請要件であった場合、建築士によるインスペクションの実施結果をもって申請図書の代替ができることを明文化する。その際に建築確認が必要な小規模リフォームを例示する必要がある。</p> <p>リフォーム・中古流通を活性化するためには 1～3 号の主要構造部の過半の修繕・模様替えにおいて、一種の修繕・模様替えであれば建築士レベルで構造計算等による確認ができ、10m² を超える増築・車庫・倉庫においては、平成 21 年の耐震性のエクспанションにより縁切することで緩和できるのと同じように、増改築部分と既存部分の間に防火区画を設けることで、増築部分の法適合性を担保でき、既存部分の外壁・窓が既存不適格でも増改築可能なように規制緩和を求める。</p> <p>上記措置を講じることにより、政府が掲げる再興戦略とも目指すべき方向性が合致するものとする。</p> <p>【インスペクションで代替可能な小規模工事の例】 1 号～3 号建築物の 1 種の主要構造部の過半の修繕・模様替え、10m² を超える増改築・車庫・倉庫に防火区画を設けた既存不適格部分。</p>
提案主体	(一社) 日本建材・住宅設備産業協会

	所管省庁：国土交通省
制度の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・建築基準法（以下「法」という。）第 6 条第 1 項第 1 号から第 3 号までに掲げる建築物の増築、改築、移転、大規模の修繕又は大規模の模様替をしようとする場合は、建築確認が必要です。ただし、これらの建築物を防火地域及び準防火地域外で増築、改築又は移転しようとする場合に、その面積が 10 m² 以内であれば、建築確認は不要となります。 ・また、法第 6 条第 1 項第 4 号に掲げる建築物の増築、改築又は移転をしようとする場合は、建築確認が必要ですが、当該建築物の大規模の修繕若しくは大規模の模様替をしようとする場合は、建築確認は不要となります。 ・既存不適格建築物を増築、改築、大規模の修繕又は大規模の模様替をする場合には、前述の通り基本的には建築確認が必要となりますが、法第 86 条の 7 の規定に基づき、確認申請時に既存不適格調書を提出するなど、一定の要件を満たせば、構造に関する規定や防火に関する規定などの既存の建築物に対する制限の緩和が措置されます。
該当法令等	建築基準法
措置の分類	一部対応不可 一部現行制度下で対応可能
措置の概要	<p>【①小規模リフォーム工事に係る建築確認申請の基準の例示】 小規模リフォーム工事については、建築等しようとする建築物が建築基準法第 6 条の要件に該当する場合は建築確認が必要となり、そうでない場合は不要となり、法律に明記されています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

【②小規模リフォーム工事に係る規制緩和】

防火・準防火地域では、一定規模以上の建築物を耐火建築物等とすることを要求していますが、増改築部分と既存部分の間に防火壁を設け区画したとしても、建築物全体の耐火性能が担保されるものではないため、建築物全体を適法な状態にすることを要求しています。なお、増築等に係る部分の床面積の合計が 50 m² を超えない等の小規模な増改築については、防火地域・準防火地域において耐火建築物等とする規定が遡及的に適用されることはありません。(令第 137 条の 10、令第 137 条の 11)

【③建築士によるインスペクションによる規制緩和】

検査済証・確認図書のない建築物を増改築等する際に、建築基準法第 86 条の 7 の適用を受ける場合の手続きを円滑化するため、平成 26 年 7 月に「検査済証のない建築物に係る指定確認検査機関を活用した建築基準法適合状況調査のためのガイドライン」を発出しております。このガイドラインを活用することで、より効果的な既存ストックの活用が図られると考えております。なお、既存住宅インスペクションガイドライン(平成 25 年 6 月)は、中古住宅の売買時の利用等を目的としているため、建築基準法との適合性を把握するものではありません。