

投資等ワーキング・グループ関連

提案事項名	該当頁
1 - 総合評価落札方式における技術点評価重視のための要件見直し	1
2 - 大型トラック輸送に関する一般的制限値(高さ、幅)の緩和	1
3 - 災害時の配送規制緩和	1
4 - 災害時のレンタカー含む、他社車両の使用	2
5 - 災害時における白ナンバー車両使用	2
6 - 災害時における事業用車両の融通使用	2
7 - 洋上風力発電事業を目的とする一般海域の長期占用に関するガイドライン整備	2
8 - 死者の個人番号が記載された住民票の除票の写しに対する別世帯の者からの請求の認可	3
9 - 従業員からマイナンバーの提供を受ける際の手続方法の見直しおよび周知広報の徹底	3
10 - 従業員からマイナンバーの提供を受ける際の身元確認の省略	4
11 - グループ企業間転籍時等のマイナンバー再取得の見直し	4
12 - 給与支払明細書の電磁的交付条件の緩和について	5
13 - 国税関係書類のスキャナ保存要件(一般書類の要件)緩和	6
14 - 国税関係書類のスキャナ保存要件(受領者本人がスキャンする場合の要件)緩和	7
15 - 自動車検査証記載のQRコード対象項目の拡大	8
16 - 安全性向上を目的とした、防犯カメラ映像の公共機関等への提供に関する緩和	8
17 - 研究開発業務における技術基準適合証明未取得機器の利用	9
18 - リモートコントロールに使用する無線周波数帯域の拡大	9
19 - UWB(超広帯域)無線システムの使用環境条件の見直しによる利活用の促進	10

20 - 屋内測位等を行うための機器の設置に係る道路占有許可の改善	11
21 - 地下街における屋内測位インフラ設置に係る道路占用許可の規制改革	12
22 - 空き家の流通促進を目的とした不動産低価格物件の仲介手数料の上限額の規制緩和	13
23 - 宅地建物取引業法の重要事項説明の内容の増加について	13
24 - 個人情報保護法改正を受けた医学研究に関する倫理指針改正の見直しの提案	14
25 - 改正個人情報保護法の下での医療機関における個人情報の利用に対する配慮の提案	14
26 - 遠隔監視による高圧ガス製造施設の保安業務	15
27 - 建築基準法における1メガパスカル未満の圧縮水素ガスに関して	15
28 - 省エネ製品の対象範囲拡大	16
29 - UWB(超広帯域)無線システムの技術的条件の見直し(緩和)	16
30 - 建設業法における経營業務の管理責任者 資格要件の緩和	17
31 - 事業譲渡時のマイナンバーの授受の見直し	17
32 - 暗号技術の輸出に関する規制緩和	17
33 - 戸籍法第10条の2第4項の規定に行政書士も追加すべきである	18
34 - 信託専門関連業務子会社の資本要件の見直しについて	18
35 - 独占禁止法第11条における信託勘定に対する議決権保有規制の見直し	19
36 - 最低積立基準額の算定に用いる予定利率の見直し	19
37 - 確定給付企業年金における脱退一時金の受給未請求状態の取扱い明確化	20
38 - 厚生年金基金における設立事業所の減少に係る掛金の一括徴収額の計算方法の見直し	20
39 - 厚生年金基金における選択一時金の要件緩和	21
40 - 制度変更に伴う確定拠出年金制度への移換相当額の連合会移換について	21
41 - 規約型確定給付企業年金の統合等の際の掛金計算の基準緩和	21
42 - 厚生年金基金制度から確定拠出年金制度へ積立金を移換する場合の手続きについて	22

43 -	確定給付企業年金制度から確定拠出年金制度へ積立金を移換する場合の手続きについて	.....	22
44 -	確定給付企業年金制度における個人単位の権利義務移転・承継手続きの給付減額手続きの廃止	.....	23
45 -	中小企業者の要件を満たさなくなったことにより中小企業退職金共済の解約手当金を確定給付企業年金に移換する際の基準の緩和	.....	23
46 -	確定給付企業年金における遺族の範囲	.....	24
47 -	確定拠出年金における外国籍の取扱い	.....	24
48 -	個人型確定拠出年金における加入者の範囲	.....	24
49 -	確定拠出年金における企業型年金加入者掛金の給与比例に基づく掛金額計算	.....	24
50 -	確定給付企業年金から確定拠出年金への移換額	.....	25
51 -	退職金制度から確定拠出年金制度へ分割移換する場合の移換開始時期	.....	25
52 -	外国始発日本着国際航空運賃等における認可制の廃止	.....	26
53 -	新機材におけるEFB評価運用期間中の紙媒体での搭載書類の免除	.....	26
54 -	空港の制限区域内における車両運転許可申請手続きの見直し	.....	27
55 -	火薬類取締法における航空機用部品の輸入許可免除の対象範囲の拡大	.....	28
56 -	火薬類取締法における航空機用部品の輸入許可の免除等	.....	28
57 -	航空機又はその部分品内における高圧ガスの販売における高圧ガス保安法上の届出の不要化	.....	29
58 -	航空機用非常装備品に該当する食品の輸入申請の簡素化	.....	29
59 -	物流施設における駐車場・車路等の容積不算入面積の上限の引き上げ	.....	30
60 -	モビリティ・シェアリングに対する道路空間の活用	.....	30
61 -	駐車場を設置する小売店舗における車両出入口設置基準の運用の統一化及び基準の見直し	.....	31

62 - 車両の幅が道路幅を超過しないクレーン車の通行許可条件の緩和	31
63 - 物流施設内における防火区画の整備義務の緩和	32
64 - ランプウェイを設置した物流施設に対する容積率制限の緩和ならびにランプウェイに対する避難階段の適用	32
65 - 市街化区域内における開発許可の適用条件の緩和	33
66 - 大規模小売店舗の駐車場設置台数に係る基準の引き下げ	33
67 - 遠隔監視による高圧ガス製造施設の保安業務の推進	34
68 - 保安講習の受講期限の延長、開催数の増加	34
69 - 超高圧ガス設備に使用する材料が従来品と同等以上であることを判定する制度の新設	35
70 - 高圧ガス認定事業所の一体運営(河川等でエリア分される場合の部門長の兼務)	35
71 - 事業所統合時の自衛消防設備の設置基準の合理化	36
72 - 他製造所を通過する配管敷設の特例措置の設置	37
73 - 局所排気装置の性能基準と管理濃度の二重規制の解消	38
74 - サーバー室の火災報知器設置基準の見直し(超高感度煙感知システムを設置する場合の火災報知器の設置免除)	39
75 - 自動車の封印表記を全国統一表記とし、運輸支局毎の封印表記を廃止して、ユーザー負担を軽減すること。	39

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
1	28年 11月1日	28年 12月6日	総合評価落札方式における技術点評価重視のための要件見直し	<p>【具体的内容】 現在の総合評価落札方式においては、価格点と技術点の評価が同一(価格点:技術点=1:1)が基本であり、効率や利便性の飛躍的向上に結び付く最新システムの導入(価格点:技術点=1:3)のためには、一定の要件()を満たす必要がある。この点について、全ての要件を満たさなければならない現行規則を改めるべきである。</p> <p>【提案理由】 政府調達において、各省職員等における業務効率化や国民の利便性向上を推進するうえで、新しい技術をはじめとしたICT技術の導入が効果的である。しかしながら、現在の総合評価落札方式においては、価格点:技術点=1:1の評価が基本であり、価格点:技術点=1:3が適用されるのは以下要件の全てに該当し、かつ各省庁の長が認めるものに限られている。 ()【要件】 システム化対象の業務の実施方法や内容が複雑かつ多岐にわたるもの 技術的構造の異なる複数の情報システムと連携するもの 制度・業務の見直し等に伴う頻繁な機能改修を伴うもの 大規模なプロジェクトで多数の要員への高度な統制力が必要なもの 連携、統合等を伴う情報システムや関係組織が多く存在するもの</p> <p>現在の総合評価方式において、技術点は基礎点(仕様を満たせば満点)と加点到に分割されるため、提案で加えられる技術点よりも価格点が全体評価に対するウェイトが大きくなる。そのため、調達に与える価格割合が大きく、新しい技術を導入することによって得られる効果の最大化の障壁になっていると考えられる。 そこで、業務効率の向上を目指すシステムの構築を可能とするため、技術点を重視する必要がある。そのため、上記要件を全て満たさなければならない現行規則を改定し、例えばひとつ、または複数の項目に相当し、かつ各省庁の長が認められるものとすべきである。 要望の実現により、技術点の全体評価に対するウェイトが高まり、新しい技術をはじめとした効果的な技術提案の促進につながると考えられる。例えば、SDN、クラウド、サイバーセキュリティ対策、ビッグデータ等の活用により業務効率化及び国民の利便性が向上すると想定される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	内閣官房 総務省 財務省
2	28年 11月1日	28年 12月6日	大型トラック輸送に関する一般的制限値(高さ、幅)の緩和	<p>【具体的内容】 車両通行の一般的制限値の緩和</p> <p>【提案理由】 現在、重さ・高さ指定道路として一部緩和されてきているが、国道及び主要道路に限定されており、一般都道府県道、市道には殆ど拡大されていない。 工場が国道、主要道路に面していない場合が多く、重さ・高さ指定道路に行くまでは従来の規制のままであり、特殊車両制限許可申請(道路管理者)、制限外積載申請(警察)を行わなければならない、時間とコストが掛かっている。 一般都道府県道、市道においても都市中心部の道路は、整備されており制限を緩和しても問題ないのではないかと考える。 緩和が難しければ、重さ・高さ指定道路の早期拡大を要望する。</p>	(公社)関西経済連合会	警察庁 国土交通省
3	28年 11月2日	28年 12月6日	災害時の配送規制緩和	<p>熊本地震発生の際、著しくトラックが不足し、他県のトラックを確保して配送に充てようとしたが、営業区域外で使用できなかった事例があった。 車庫飛ばしの問題が理由としてあるとのことだが、被災時には他県の営業所に所属するトラックの被災地での使用を認めていただきたい。</p>	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
4	28年 11月2日	28年 12月6日	災害時のレンタカー含む、他社車両の使用	緊急時(震度5以上で高速道路が災害通行止め)の場合は貨物自動車運送事業法を超法規的に運用し、別の配送会社の車両及びレンタカーを別の事業者の人員がフォローできるようにしていただきたい。 国土交通省より、平時からのルールとし通達などを出してもらいたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省
5	28年 11月2日	28年 12月6日	災害時における白ナンバー車両使用	(先の熊本地震のような)大規模災害時において、配送用車両としてレンタカーを使用したく、その際の許可申請手続きの簡素化をお願いしたい。 現行法では事前申請と認可が必要となっているが、緊急時において手続きを簡略化又は事後申請の許可をいただきたい。 また、の事態には、当該地域の配送業者のみならず、応募者が白ナンバー車両で配送業務に従事することを許可いただきたい。(緊急時対応としての非事業用車両による域外配送対応) 現行法では営業所登録地ではない地域での配送ができない。また、白ナンバー車での配送は上記の通りとなっている。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省
6	28年 11月2日	28年 12月6日	災害時における事業用車両の融通使用	大規模災害時、当該地域の配送業務に従事している配送会社では、登録乗務員が被災し、業務が困難な状況が想定される(先般の熊本地震で前述事態発生)。被災地において、安定的な商品供給を実施したいが、法規制(貨物自動車運送事業法)により、緑ナンバーの車両は事業者毎に登録されており、その事業者に選任された乗務員以外の運転が認められていない。 したがって、他の配送会社からの応援者などによる当該被災地域配送会社所有の事業用車両の運行を許可いただきたい。	(一社)日本フランチャイズチェーン協会	国土交通省
7	28年 11月4日	28年 12月6日	洋上風力発電事業を目的とする一般海域の長期占用に関するガイドライン整備	【具体的内容】 洋上風力発電施設を設置する目的で事業者が一般海域の長期間にわたる占用を求めた際、地方自治体が許可を与えるにあたり参考となるガイドラインを整備すべきである。 【提案理由】 洋上風力発電施設の設置海域としては、港湾等のほか、一般海域がある。一般海域は、国有財産法が適用される公共用財産であり、財物管理が地方自治体に委ねられている状況にある。そのため各地方自治体では、任意に条例を制定して一般海域の占用許可を行っているが、占用許可が得られる期間は、概ね1～5年間程度が原則とされている。 例えば浮体式洋上風力発電事業を実施する場合、FIT期間20年+建設2年+撤去0.5年と、長期にわたる海域の占用が必要となる。短期間の占用許可しか得られない現状では、事業の予見可能性が確保できないため、資金調達に支障を来している。 そこで、洋上風力発電事業を目的として事業者が一般海域の長期間(20年間超)にわたる占用を求めた際、各市町村等が許可を与えるにあたって確認すべき事項等を国が取りまとめ、ガイドラインとして周知し、これに合致する場合には積極的に占用を許可するよう自治体に配慮を求めらるべきである。併せて、一般海域の占用許可手続きが未整備の自治体に対しては、制度整備を呼びかけるべきである。 ガイドラインが整備されれば、「海洋基本計画」(2013年4月26日閣議決定)に盛り込まれた海洋再生可能エネルギーの利用促進、およびそのための海域利用ルール明確化、地域ごとの状況に応じた海域利用の調整にも資すると考えられる。 本要望が実現し自治体の対応が進めば、洋上風力発電の導入が拡大し、わが国の低炭素電源比率が向上する。また、浮体式洋上風力発電に限っても、50兆円規模の経済効果(浮体式洋上風力発電施設1基50億円×100基×100カ所=50兆円)をもたらすと見込まれる。	(一社)日本経済団体連合会	内閣官房 農林水産省 経済産業省 国土交通省 環境省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
8	28年 11月7日	28年 12月6日	死者の個人番号が記載された住民票の除票の写しに対する別世帯の者からの請求の認可	<p>【具体的内容】 死者の個人番号が記載された住民票の除票の写しについて、別世帯の者からの請求を認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 保険会社は、保険金を支払うなど一定の要件を満たす場合に、保険契約者および保険金等受取人の個人番号等を記載した支払調書等を税務署に提出する必要がある。しかしながら、例えば保険契約者と被保険者が同一人の死亡保険金を支払う場合においては、支払調書等に保険契約者の個人番号として、死者の個人番号を記載する必要が生じる。遺族等の生存する個人に関する情報でない場合、「死者に関する情報」は個人情報には該当せず、特定個人情報にも該当しない。そのため、番号法の提供制限や収集・保管の制限が課せられず、本人確認の措置を講じる必要もない。このため、保険会社は、死亡した保険契約者の個人番号については、遺族等から取得することができる。しかしながら、住民基本台帳法上、死者の個人番号が記載された住民票の除票の写しの請求を行うことができるのは、死亡時に死者と同一世帯であった者に限られる。そのため、死亡時に単身世帯であった者については、通知カードやその他の個人番号が記載された書類等がない場合には、遺族等は死者の個人番号を確認する術がない。そこで、死者の個人番号が記載された住民票の除票の写しの請求について、例えば、住民基本台帳法第12条の3第1項に定める者は認めるなど、別世帯の者からの請求も認めるべきである。また、自治体によっては、死亡時に死者と同一世帯であった者の請求にも関わらず当該書類の交付を拒否する事例があるため、交付事務の適切な運営を徹底すべきである。要望の実現により、番号制度の円滑な運営につながると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	総務省
9	28年 11月7日	28年 12月6日	従業員からマイナンバーの提供を受ける際の手続方法の見直しおよび周知広報の徹底	<p>【具体的内容】 企業は従業員からマイナンバーの提供を受ける際に本人確認(番号確認と身元確認)を行う必要がある。このうち番号確認は本人等から通知カード等のマイナンバーが記載された書類の提示を受けて行うため、企業に相応の負担が生じている。一方、行政機関は情報提供ネットワークシステム等を活用してマイナンバーの正当性を確認することが可能となる。このため、番号法附則第6条第2項の検討にあたっては、企業による番号確認手続きに代えて行政機関が書類に記載されたマイナンバーの正当性を確認するよう手続方法の見直しを検討すべきである。現行は従業員がマイナンバーの提供を拒んだ場合、交渉・記録・保存等の対応を行う必要があるため、事務の煩雑化や対応コストの増加につながっている。勤務先へのマイナンバー提出等、マイナンバーの記載を促すための国民に対する周知広報を徹底すべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 企業は番号法第14条第1項(提供の要求)を根拠として、個人番号関係事務を処理するために必要がある場合に限り、マイナンバーの提供を求めることができる。また、マイナンバーの提供を受けるときは、番号法第16条(本人確認の措置)にもとづき、本人確認(番号確認と身元確認)を行う必要がある。これに関して、番号法附則第6条第2項(検討等)には「政府は、第14条第1項の規定により本人からマイナンバーの提供を受ける者が、本人確認の措置として選択することができる措置の内容を拡充するため、適時に必要な技術的事項について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずる」旨が規定されている。</p> <p>(b)要望理由 番号確認は本人等から通知カード等のマイナンバーが記載された書類の提示を受けて行うため、身元確認と比較して紛失等した場合のリスクや安全管理措置に係るコストが高く、企業に相応の負担が生じている。現行は従業員がマイナンバーの提供を拒んだ場合、交渉・記録・保存等の対応を行う必要があるため、事務の煩雑化や対応コストの増加につながっている。義務であるにも関わらずマイナンバーが記載されない書類が増加すれば、企業のみならず行政機関の事務手続を煩雑化させるおそれがある。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 企業にとっては、通知カード等のマイナンバーが記載された書類の取り扱いによる紛失等リスクや安全管理措置に係るコストの削減につながる。また、行政機関に対する書類提出の円滑化が期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	内閣官房

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
10	28年 11月7日	28年 12月6日	従業員からマイナンバーの提供を受ける際の身元確認の省略	<p>【具体的内容】 企業は従業員からマイナンバーの提供を受ける際に本人確認(番号確認と身元確認)を行う必要がある。このうち身元確認は、雇用関係にあることなどから本人に相違ないことが明らかに判断できると個人番号利用事務実施者が認める場合に省略することも認められている。しかしながら、現行の条文では、将来的に行政機関毎の判断に差異が生じるおそれがある。 企業が従業員からマイナンバーを収集する際、企業内で付番している社員番号等とともに収集することが一般的である。また、社員番号等や番号確認書類(通知カード、住民票等)に記載された基本4情報と従業員管理データベース等を突合することで、当該従業員が本人に相違ないことを確認することが可能である。このため、雇用関係にある場合には、個人番号利用事務実施者が認めるか否かに関わらず、身元確認書類の提出を省略可能とすべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 マイナンバーを取得する際は、正しい番号であることの確認(番号確認)と現に手続きを行っている者が番号の正しい持ち主であることの確認(身元確認)が必要となる。このうち、身元確認については、番号法施行規則第3条第5項(住民票の写し等の提示を受けることが困難であると認められる場合等の本人確認の措置)において、雇用関係にあることなどから本人に相違ないことが明らかに判断できると個人番号利用事務実施者が認める場合には身元確認を不要とすることも認められている。</p> <p>(b)要望理由 現行の条文では「個人番号利用事務実施者が認める場合には」と規定されているため、将来的に行政機関毎の判断に差異が生じる懸念があり、このことが当該省略基準を活用するうえでの躊躇につながっている。この点、企業の本人確認にかかる負担を軽減するための規定であることを踏まえ、雇用関係にある場合には、個人番号利用事務実施者が認めるか否かに関わらず、企業内で日常的に行われている従業員からの届出を受け付ける際と同様の方法による本人確認を認め、身元確認書類の提出を省略可能とすべきである。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 企業におけるマイナンバー収集事務の軽減と個人情報関係書類送付の削減が可能となると同時に、個人情報漏えいリスクが軽減する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	内閣官房
11	28年 11月7日	28年 12月6日	グループ企業間転籍時等のマイナンバー再取得の見直し	<p>【具体的内容】 グループ企業間の転籍・出向等により法人をまたいだ異動が行われた場合、異動先の企業が改めて本人確認(番号確認・身元確認)を行う必要があるため、グループ企業間で通知カードの確認等の事務の重複が発生する。また、労働契約承継法によらない事業譲渡による転籍を実施する場合、提供の制限の例外には当たらず、大量の事務が発生することが想定される。これについて、転籍等の事由を特定個人情報の提供制限の例外とすることを検討すべきである。とりわけ、転籍等におけるグループ企業間の事務の重複を廃することおよび労働契約承継法によらない事業譲渡を提供制限の例外とすることを求める。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 番号法第19条(特定個人情報の提供の制限)において、番号法で限定的に明記された場合を除き、特定個人情報を提供してはならないとされている。また、第20条(収集等の制限)において、第19条各号のいずれかに該当する場合を除き、特定個人情報を収集又は保管してはならないとされている。 たとえば、転籍は第19条に明記されていない。このため、グループ単位で従業員のマイナンバーを一元管理している場合であっても、グループ企業間の転籍や事業譲渡(労働契約承継法によらない場合)に伴う法人をまたいだ異動が行われた場合には、企業間でマイナンバーを受け渡すことができず、転籍先が改めて本人からマイナンバーの提供を受けなければならない。</p> <p>(b)要望理由 グループ企業の従業員のマイナンバーを同一のデータベースで管理している場合、マイナンバーに誤りが生じないにもかかわらず、法令の求めに応じて再取得が必要となる。その際、あらためて本人確認(番号確認・身元確認)をする必要があるため、グループ内で煩雑な事務が重複して発生する。また、労働契約承継法による事業の承継に該当するケースは特定個人情報の提供が認められているが、これに該当しないケースについても転籍等に係る事務を簡素化できるよう、制限を緩和すべきである。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 従業員から一度提供された特定個人情報を再度提供する必要がなくなれば、従業員・事業主双方の業務の効率化だけでなく、特定個人情報の安全な運用につながる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	内閣官房

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
12	28年 11月7日	28年 12月6日	給与支払明細書の電磁的交付条件の緩和について	<p>【具体的内容】 給与等の支払明細書等は、支払を受ける者に紙で交付することが原則とされており、電磁的方法による提供を行うためには、支払を受ける者本人の承諾が必要とされている。これについて、支払を受ける者本人の承諾要件を廃止すべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 所得税法第231条(給与等、退職手当等又は公的年金等の支払明細書)第1項において「…その給与等、退職手当等又は公的年金等の金額その他必要な事項を記載した支払明細書を、その支払を受ける者に交付しなければならない。」とある。 また、同第2項において「…当該給与等、退職手当等又は公的年金等の支払を受ける者の承諾を得て…電磁的方法により提供することができる。」とある。 これにより、紙の支払明細書を交付することが原則とされている。</p> <p>(b)要望理由 企業においては、社内システムやメールなど電磁的方法による通知できる環境が整っており、支払を受ける者(従業員等)においても、当該通知を確認・印刷できる状況にある。このため、承諾取り付けにかかる負担がなくなれば、電磁的方法による提供を広く導入することが可能となる。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 給与等の支払明細書等の印刷・配布コストの削減および交付にかかる日数の短縮、ならびに誤配布による個人情報漏洩リスクの低減。</p>	(一社)日本経済団体連合会	財務省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
13	28年 11月7日	28年 12月6日	国税関係書類のスキヤナ保存要件(一般書類の要件)緩和	<p>【具体的内容】 国税関係書類のうち、重要書類以外の「一般書類」のスキヤナ保存に関して、電子帳簿保存法で規定される以下の要件を緩和し、国税関係書類のスキヤナ保存制度の普及を推進すべきである。</p> <p><一般書類のスキヤナ保存要件> タイムスタンプ: 「必要」「不要」 画質: 「カラーもしくはグレースケール」「白黒2値画像を認める」 申請: 「必要」「不要」 *適正事務処理要件を満たすことを前提とする。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 国税関係書類のスキヤナ保存制度について、平成27年度の税制改正で、スキヤナ保存対象を「3万円未満の契約書・領収書およびこれらの写し」に限る金額制限の撤廃や、電子署名要件の廃止などの規制緩和が決定された。また、平成28年度の税制改正で、スマートフォン等による領収書等の記録を可能とする追加緩和が決定されるなど、同制度を推進するための不断の見直しが進められている。</p> <p>電子帳簿保存法施行規則第3条では、重要書類以外の「一般書類」(契約申込書等)のスキヤナ保存には、当該電磁的記録の作成及び保存に関する事務の手続を明らかにした書類、カラーかグレースケールスキャン、タイムスタンプ付与、申請等が要件とされている。なお、平成27年度の税制改正では、電子署名要件の廃止に代えてタイムスタンプ要件が追加された。</p> <p>(b)要望理由 「一般書類」は、資金や物の流れに直結・連動せず、企業の実務実態としても「控え」の書類が大部分を占めており重要度が低い。このため、「一般書類」のスキヤナ保存については、タイムスタンプ付与ではなく、適正事務処理要件による保存を認めるべきである。</p> <p>また、平成27年度の税制改正で、「一般書類」について、カラーに加えグレースケールでのスキヤナ保存も認められたが、一般的なグレースケール画像(JPEGによる圧縮)はカラー画像と比較して保存容量がほとんど変わらないため、保存・通信コストの観点からは効果が限定的である。この点、FAXで使用される白黒2値画像はカラー画像の10分の1程度の保存容量であるため、保存・通信コストの効率化が期待できる。</p> <p>さらに、「電子取引」については、法第10条において「保存」は義務とされているが、「申請」は不要である。これと同様に、「一般書類」のスキヤナ保存についても「申請」を不要とすることで、制度の普及を図るべきである。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 今般、「重要書類」の改ざん防止のために求められる適正事務処理要件の整備は、事業者が内部統制等の観点から一般的に取り組む事項となってきている。このため、適正事務処理要件の整備を前提として「申請」を不要とすることで、制度の普及につながると考えられる。また、この3要件を緩和することで、「一般書類」のスキヤナ保存要件が米国における電子化の要件と同じレベルになり、外国企業の誘致や企業のグローバル展開にも有効と考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	財務省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
14	28年 11月7日	28年 12月6日	国税関係書類のスキヤナ保存要件(受領者本人がスキヤンする場合の要件)緩和	<p>【具体的内容】 平成28年度の制度改正により導入される受領者(営業担当者等)本人が国税関係書類(領収書等)をスキヤンする場合の入力方式「特に速やかに(3日以内)」について、受領者を直接監督する者によるけん制を適正事務処理要件の一部として規定し運用管理できる場合には、他の入力方式「速やかに入力(1週間以内)」または「業務サイクル後速やかに入力(1ヵ月と1週間以内)」の選択を可能とするよう要件を緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 国税関係書類のスキヤナ保存制度について、平成27年度の制度改正で、スキヤナ保存対象を「3万円未満の契約書・領収書およびこれらの写し」に限る金額制限の撤廃や、電子署名要件の廃止などの規制緩和が決定された。また、平成28年度の制度改正で、スマートフォンによる領収書等の記録を可能とする追加緩和が決定されるなど、同制度を推進するための不断の見直しが進められている。 平成28年度の制度改正では、受領者本人が国税関係書類をスキヤンする場合、これまで受領者以外の者が読み取りを行ってきたことによるけん制効果が失われること、および、タイムスタンプを付すまでの期間を長く設定すれば改ざんも容易になってしまうことから、施行規則第3条第5項二口において、「特に速やかに、…タイムスタンプを付すこと。」と規定された。「特に速やかに」の定義については、同取扱通達4-23において、「…国税関係書類の作成又は受領後3日以内にタイムスタンプを付している場合には、特に速やかに付しているものとして取り扱う。」とされた。</p> <p>(b)要望理由 受領者が国税関係書類をスキヤンする場合であっても、スキヤン画質の運用管理や出張先のインターネット環境等の事情により、受領者が帰社してから社内のスキヤナ(複合機等)でスキヤンして上司に申請するニーズがある。また、出張期間が4日以上となる場合、受領後3日以内にタイムスタンプ付与する事が困難なケースも想定される。 他方、「重要書類」の改ざん防止のために求められる適正事務処理要件の整備は、近年、事業者が内部統制等の観点から一般的に取り組む事項となってきた。そのうえで、旅費精算業務においては、当該業務の決裁者である上司が事前に出張命令を出し、これに基づき受領者から申請された内容(領収書画像等)を検証できることから、けん制および改ざん防止が可能と考えられる。このため、受領者を直接監督する者によるけん制を適正事務処理要件の一部として規定し運用管理できる場合には、他の入力方式の選択を可能としていただきたい。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 旅費精算業務においては一般的に旅費精算システムに入力された電子データ(行き先、金額、交通手段等)と、交通機関等の紙の領収書(台紙に貼付し、上司の確認後、事務部門に輸送したもの)とを突合確認して処理するため、紙の書類の輸送コストが発生している(4,000人規模の事業者で年間約400万円)。要件の緩和により制度が広く普及することで、当該輸送コスト等の削減が期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	財務省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
15	28年 11月7日	28年 12月6日	自動車検査証記載のQRコード対象項目の拡大	<p>【具体的内容】 現在、自動車検査証()の記載項目はQRコードとしてデータ化され、民間の事業会社にも利用されているが、データ化されている項目が一部に限られているため、全ての記載内容をデータ化したうえで、民間の事業会社による利用を開放すること(自動車検査証記載全情報の把握)を要望する。 ()登録車および軽自動車で名称の異なるもの全てを対象とする。</p> <p>【提案理由】 (a)自動車検査証に記載のQRコードから取得できる項目データは車検満了日、型式、初度登録年月、登録番号、車台番号等の一部に限られており、所有者の氏名又は名称、所有者の住所、使用者の氏名又は名称、使用者の住所など個人情報を含む項目は暗号化されている。 (b)取得・利用できる対象項目を拡大することにより、民間の事業会社の利便性がより高まると考えられるため。 (c)保険会社においては、自動車検査証に記載のQRコードの読み取りによって保険契約に必要なデータを正確かつ迅速に収集することが可能となり、例えば車両所有者の情報を取得できるようになれば、自動車保険の車両入替(保険対象自動車の変更)の手続きを行う際に、保険契約者から車検証を提出いただく実務を削減することができるなど、お客さまの利便性向上に寄与するものと考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省
16	28年 11月7日	28年 12月6日	安全性向上を目的とした、防犯カメラ映像の公共機関等への提供に関する緩和	<p>【具体的理由】 改正個人情報保護ガイドラインを補足するQ&Aにて、東京オリンピック・パラリンピック等大規模国家イベントにおける防犯および国家安全保障用途に関しては、警察など公的機関の要求に基づき、民間事業者(鉄道事業者、小売り店舗等)の撮影した防犯カメラ映像については、本人の同意がなくても第三者提供が可能であることを、事例として明示していただきたい。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 私設の防犯カメラ所有者が、カメラに映った「顔」映像データを警察や公的機関に提供することは、個人情報保護法の第23条に規定されている「個人情報の第三者提供」にあたるが、個人情報の第三者提供は、あらかじめ本人の同意がない限り禁止されている。 (b)要望の理由 一方、現在のガイドライン(個人情報保護に関する法律についての経済産業分野を対象とするガイドライン)には第三者提供が可能な例外として、法令に基づく場合など4ケースが規定されており、事例が示されている。しかしながら、現在(2016年10月)個人情報保護委員会がパブコメにかけているガイドラインにおいては、これらの事例は示されておらず、Q&A対応となる模様である。さらに防犯、防災、国家安全保障用途における防犯カメラ情報の第三者提供が可能な事例は、Q&Aにて掲載されるか明らかにされていない。このような状態では、イベント時にデータを最大限に活用することができない。そこでQ&Aに4つの事例に加え、防犯および国家安全保障用途における第三者提供が可能な事例を追記いただきたい。 (c)要望が実現した場合の効果 防犯カメラ映像の活用により、東京オリンピック・パラリンピック等での安全性向上につなげることができる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	個人情報保護委員会事務局

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
17	28年 11月7日	28年 12月6日	研究開発業務における技術基準適合証明未 取得機器の利用	<p>【具体的内容】 研究開発業務において活用を検討する新規技術を搭載した通信機器・通信モジュールに関して、技術基準適合証明を取得しておらずとも海外より輸入および研究開発への利用を許容すべきである。 特に、訪日観光客等に対して、入国の日から90日に限って利用可能とされているWi-Fi端末及びBluetooth端末(日本の「技術基準適合マーク」が付されていないが、日本の技術基準に相当する技術基準(国際標準)に適合するもの)については、早期に研究開発での利用が可能となるよう制度整備を図るべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 ・電波法および電気通信事業法により技術基準適合証明を取得しないまま電波を発する通信機器・通信モジュールを利用することができない。利用するためには認証局より認定を受け登録が実施されるのを待つ必要がある。 ・平成28年5月21日より、訪日観光客等が日本国内に持ち込むWi-Fi端末及びBluetooth端末(日本の「技術基準適合マーク」が付されていないが、日本の技術基準に相当する技術基準(国際標準)に適合するもの)については、入国から90日以内に限って日本国内での使用を認めるよう制度改正が行われた。このため、対象の機器が日本国内で使用される可能性があるにもかかわらず、日本国内の事業者は当該機器を用いた試験・研究が行えない状態が生じている。</p> <p>(b)要望理由 ・研究開発の業務においては最先端の技術やそれを含んだ機器を扱うことがあるが、技適が取得されていない海外製の機器は国内に持ち込むことができず、技適が取得されるまで調査を行うことが出来ない。結果、最先端の機器を自由に扱える海外と比べ、研究開発やサービス展開のスピードを落とすこととなるため。 ・中でも、訪日観光客等による日本国内での使用が認められている機器については、当該機器の接続先となる日本国内のサービスとの間での動作確認・影響検証等を行うことができず、国内事業者のみならず機器使用者である訪日観光客等にも不利益(接続障害、機器の故障等)を及ぼすおそれがあるため。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 ・海外で開発された電波を発する通信機器であってもすぐに研究開発に利用することができ、海外に遅れることなく研究開発を行うことが出来る。 ・訪日観光客等が使用する機器の接続環境の向上、当該機器を活用した新たなサービスの提供等が可能となることにより、訪日外国人の満足度向上に寄与することが期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	総務省
18	28年 11月7日	28年 12月6日	リモートコントロールに使用する無線周波数帯域の拡大	<p>【具体的内容】 ロボットなどの自働機械の遠隔操作のための通信手段として利用することが可能な無線周波数帯域の拡大、または複数の帯域を利用可能とすべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)無線の周波数帯域の割り当ては、電波法により定められているが、ロボットの利用が拡大している現状への対応ができていない。</p> <p>(b)建設現場等において建築・設備工事会社が、無線操作による計測機器や自働機械を利用する場合には、自社で実用機器を開発する技術やリソースに限られるため、市販の機器を利用することになる。市販のサービスロボットなどフィールドで利用される自働機械の遠隔操作には、WiFiやBluetoothが広く用いられているが、特に都市部においては、多くのWiFi等機器が稼働しているため、電波干渉により、時間帯や場所によって通信が困難となる事態が頻発している。建設業界の少子高齢化や人手不足を解消するため、施工の自動化・ロボット化が求められており、そのためにも通信品質の確保が求められている。</p> <p>(c)建設現場における自動化・機械化が促進され、人手不足の解消や生産性向上を達成できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	総務省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
19	28年 11月7日	28年 12月6日	UWB(超広帯域)無線システムの使用環境条件の見直しによる利活用の促進	<p>【具体的内容】 電波法施行規則第4条の4第2項第2号に規定される超広帯域無線システムの使用場所や業務内容等の規定を緩和し、多様な利用の促進を図るべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 平成25年 情報通信審議会 情報通信技術分科会 陸上無線通信委員会 UWB無線システム作業班において本事案に係る検討がなされたが、最終報告では見送りとなっている状況である。(参照:最終報告内容要旨) 屋外での利用について、新たな技術的進歩状況やニーズを踏まえて検討いただきたい。 屋外利用については、様々な用途が考えられるため、共用条件の検討には多くの時間を要するものと考えられる。このため、将来的な課題として、センサー用途UWB無線システムの検討終了後、具体的な用途の希望があれば、別途検討する。</p> <p>(b)要望理由 ドイツのインダストリ4.0を皮切りにIoTの利活用に係る多様なソリューションやサービスが世界規模で創出されている。これらの商品を適用してIoTの利便性とその効果を楽しむためには、根本的な問題がなければ出来るだけ使用環境条件の規定がない方が望ましい。 製造業や流通業においての位置検知用としての利用や地中レーダー、壁越しイメージング、監視システム、車載レーダー、医療イメージングなどでの利用が想定される。</p> <p>(c)要望が実現したときの効果 本システムにおける利用拡大が図られることにより、構造物などに対する遠隔監視を通じた設備保全作業の効率化による安定稼働の実現と設備事故災害防止効果の向上のほか、IoTを活用し自動化の範囲を画期的に広げるSociety5.0(超スマート社会)の実現に大きく寄与する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	総務省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
20	28年 11月7日	28年 12月6日	屋内測位等を行うための機器の設置に係る道路占有許可の改善	<p>【具体的内容】 歩行者の駅の地下等での移動円滑化を行うためには、現在地を特定して情報提示(歩行者ナビゲーション等)を行う必要があるが、道路の下の地下通路へ屋内測位用機器(BLEビーコン等)を設置するには道路占有許可申請および占有料の支払いが必要であり、機器設置事業者の負担となっている。 そのため、道路占有許可の改善をお願いしたい。具体的には、道路占有料の算定の際の占有面積の考え方の整理(最小面積の低減)、障がい者・高齢者の移動円滑化(アクセシビリティ/バリアフリー)等の特定目的における減免等の検討をお願いしたい。</p> <p>【提案理由】 (a)道路管理者は道路の占有につき占有料を徴収することができる。道路占有における占有料は政令、地方公共団体の条例で定められている。 $占有料の額 = 道路価格 \times 使用料率 \times 占有面積 (\times 修正率)$</p> <p>(b)訪日外国人の増加や超高齢化が進む日本において、駅や街での移動の円滑化が非常に重要になっている。移動の円滑化においては、歩行者への適切な情報提示が必要である。歩行者への情報の提示(歩行者ナビゲーション等)においては、移動者が自分の位置を把握すること(測位)が重要となるが、駅等の地下街では地上で使われているGPSの電波が届かないため、別に電波を発する屋内測位用機器(BLEビーコン等)を設置をすることが行われつつある。しかしながら、道路下の地下通路に屋内測位用機器を設置する際に必要となる道路占有許可における道路占有料の算定において、占有面積の最低面積が1平方メートル程度である場合があり、数cm四方程度のスペースしか必要としない屋内測位用機器の設置面積とはマッチしていないために占有料が高額になっている状況にある。</p> <p>また、曲がり角などについては、従来の「注意」を示す点字ブロックと同様、歩行者に注意喚起を促す屋内測位用機器を設置するケースがあるが、これら障がい者や高齢者の移動円滑化等の特定目的に資するものについては、普及促進を目的として占有料を減免いただきたい。</p> <p>(c)屋内測位等を行うための機器の設置に係る道路占有許可の改善により、都市の駅等の複雑な地下街において、屋内測位用機器の設置が進み、訪日外国人や障がい者・高齢者の移動円滑化(アクセシビリティ/バリアフリー)のための情報の提示(歩行者ナビゲーション等)が推進される。あわせて、移動円滑化だけでなく、インフラ設備等のセンシング管理(IoT)や、移動ロボット(電動車椅子、ドローン等)の自動制御等の多様な産業の進展が期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
21	28年 11月7日	28年 12月6日	地下街における屋内測位インフラ設置に係る道路占用許可の規制改革	<p>【具体的内容】 屋内測位インフラは、WiFi、BLE(Bluetooth Low-Energy)等の無線機器を活用したものを中心に、現在技術開発と実用化の検討が進められている。一方、地下街は道路空間下である場合が多く、設置にあたっては道路占用許可が必要になる。特に本件は今までの道路法が想定していなかった新種の情報インフラだが、その活用は災害時の避難誘導システム等公共的スタンスで有意義な機能を兼ね備えている。しかし、道路占用許可協議と道路占用料の支払いが生じることで、普及が阻害されることが懸念される。屋内測位インフラの本格普及が始まろうとしている現段階において、道路占用料の支払い減免や道路管理者への占用許可申請の免除を要望する。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 現法では、地下街に屋内測位インフラを設置する場合、道路法第32条に基づき、道路管理者に対する占用許可の協議、及び第39条に基づく占用料の支払いが必要になる。しかし、屋内測位インフラは、平常時と災害時のシームレスな活用が期待できるものであり、特に災害時には地下街での避難誘導システムとして、その有効性は検証済みである(後述の平成26-27年度の総務省G空間シテ構築事業の実証実験での成果を参照)。しかし、測位インフラは、現行道路法で想定外のものであり、道路占用料の支払いが義務化されることで、その普及が阻害されることが懸念される。</p> <p>(b)要望の理由 平成26年～27年、総務省・G空間シテ構築事業において、大阪うめだ地区の地下街で屋内測位インフラを活用した地下街災害時の避難誘導システムの実証実験を行った。その結果、避難者の迅速な避難誘導と地下街施設管理者の救護支援活動において、その有効性が示されたものの、現行法に基づく、道路管理者との設置に係る協議、及び道路占用料の支払いが必要となっており、これが地下街会社の負担になっている。一方で、全国の地下街会社の経営状況は何れも厳しく、また当該サービスの実施が想定される情報サービス会社も占用料支払い負担のもとではビジネス性が厳しい状況にある。何よりも、屋内測位システムの避難誘導システムとしての活用は、公益性が高いものであり、昨今の首都直下型地震等の災害対策の視点でも大変有効な仕組みであることから、その普及展開のためにも規制改革を要望する。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 全国の地下街会社において、屋内測位システムを活用した防災システムの導入が進むことが期待される。また、屋内測位システムには、平常時の商業活性化機能も期待できることから、地下街の安全性確保のみならず、地下街の活性化と経営状況改善に貢献することが期待される。また、自民党G空間特別委員会も推進している。2020年東京五輪時の我が国の先端技術のショーケースとして、屋内測位システムの有効性をアピールし、関連産業の活性化が期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
22	28年 11月7日	28年 12月6日	空き家の流通促進を目的とした不動産低価格物件の仲介手数料の上限額の規制緩和	<p>【提案】 不動産仲介手数料の低価格帯のみ上限額の増額変更(例として、300万円以下の物件は、仲介手数料の上限を一律14万円とする、など。)して、空き家の流通を促進する。</p> <p>【理由】 低価格物件の仲介手数料の上限額がとて低額に設定されている。たとえば50万円の家屋の仲介手数料は2万5千円で、仲介業者は赤字になってしまうので、売り手と買い手が存在していても、仲介をする事業者が現れず、物件が塩漬けになってしまっている。国内には不動産事業者が多数存在し、専門事業者が採算の取れる妥当な報酬を得られるよう、法(通達)規制を緩和すれば、市町村の空き家バンクなどの無駄な行政経費も節約でき、不動産事業者の収益を得る機会が必ず増えることになる。</p> <p>その結果、 1、処分に困っていた空き家の所有者が救われる。 2、不動産業界の総売り上げが増加する。 3、空き地、空き家が減り、国土の適正な土地利用、土地有効活用につながる。</p> <p>という効果が見込める。</p> <p>現行でも一部は、公認不動産コンサルティングマスターによる流通もおこなわれているが、数は圧倒的に少なく、やはり、市中の不動産事業者が流通させなければ、空き家の増加は加速度的に増え続けることになるであろう。</p> <p>国交省では、既に仲介手数料の見直しは検討されていると思われるが、抜本的な見直しには時間がかかり、その結果を待つ間にも空き家は増え続く。まずは、低価格帯の手数料のみ、早急に見直してほしい。</p> <p>もし、仲介手数料を増額しても、条件が悪く、需要が全くない物件の売買は成立しないが、単に仲介事業者の仲介手数料だけが原因で売買が成立しないものも多数存在するので、その分だけでも、多額の行政コストを掛けず、売買を成立させることは、意義のあることである。デメリットはほとんどなく、メリットが多い規制緩和であり、その実施によってどの程度の経済効果があるかの検証もほとんどに省略して、早急に実施すべきと思う。</p>	個人	国土交通省
23	28年 11月8日	28年 12月6日	宅地建物取引業法の重要事項説明の内容の増加について	<p>掲題の件、宅建業法についてもっとも重要とされる重要事項説明について。 業務として、今後増えていくことはあっても減ることはまず間違いなく無い業務です。 顧客にとって購入の判断材料となるものなので、内容が多いに越したことはなく、減らしてくれとはお願いしません。 ですがせめて、重要事項の内容(公的な内容)を調べやすくしていただきたい。 いつぞやにあがっていた、空き家対策の「宅地建物取引士に対する職務上請求権の付与」ではありませんが、今後業務が増えていくなら、なんらかの対処をしていただきたいと思います。 法的にも現状では無理だということは重々承知しております。「措置の分類」において、「対応不可」となるのもわかります。 ですが、そこを曲げてでも何とかしていただきたいからこそ、「お願い」をしているのです。 法的にも無理、制度的にも無理、歴史的にも無理、ですが、なんとかしていただきたくよろしくお願いいたします。</p>	個人	国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
24	28年 11月11日	28年 12月6日	個人情報保護法改正を受けた医学研究に関する倫理指針改正の見直しの提案	<p>改正個人情報保護法(以下、個情法)の下では、要配慮個人情報とされる病歴(政令では、カルテ情報等の全ての臨床情報を含む)を取得する場合、取得時の目的と異なる利用をする場合又は第三者に提供する場合、そのことについて本人同意の取得が求められ、オプトアウトでの実施が原則できないとされる。</p> <p>この法改正を受け、医学系研究の倫理指針(「人を対象とする医学系研究に関する倫理指針」等;以下、指針)の改正が現在進められている。この指針改正案は、民間、行政機関、独立行政法人等の主体別の3本の個人情報保護法のそれぞれ最も厳しい部分を採用して1本のルールにする内容である。従来の指針では、診療情報等から氏名・住所等の個人を特定する情報を削除した「匿名化」を行えば、その匿名化情報を研究利用することの承諾確認として「オプトアウト」手段が許容されているが、改正指針案はそれを原則許容しない。</p> <p>このような指針改正は、医学研究の基盤を支える症例研究や患者レジストリ研究等が実施不可能となり、わが国の目指す医療イノベーションはあるか、医療・医学そのもの、すなわち患者への治療の進歩を妨げる。例えば、既に日本造血細胞移植学会は、二次調査のための症例登録を改正指針施行予定の来年4月までに急ぎ中止する旨の通知対応を始めた。</p> <p>また、指針改正案では、従来の改正時には設けられた「経過措置」がなく、現行指針上の必要な手続を踏んで実施中の研究でも、改正指針の施行までに、改正指針に適合するよう見直し・変更を行い、倫理審査を経て、研究計画によっては本人同意を取得する作業が必要になる。しかし、改正指針の公布は早くとも来年1月末であり、改正指針の施行まで約2ヶ月の期間で、これら全ての対応の完了は不可能と言うべき他ない。こうした対応に各研究責任者である医師等が追われることで、通常の診療活動が妨げられ、研究活動に関わる全ての医療機関が診療機能不全に陥ることが懸念される。</p> <p>以上のような懸念から、以下を要望する。現在の個情法体系上は3法の事業主体の別によって各々課される義務内容や義務免除要件等が異なるが、そうした法体系上の違いによる壁を超えて、医学研究についてはすべからず、一旦は各主体に課せられた法的義務を免除し、その上で、倫理指針の改正に際しては、どの主体も履行・遵守可能な、現行指針と同様の個人情報取扱い規定の採用を求める。</p>	個人	個人情報保護委員会事務局 文部科学省 厚生労働省 経済産業省
25	28年 11月11日	28年 12月6日	改正個人情報保護法の下での医療機関における個人情報の利用に対する配慮の提案	<p>改正個人情報保護法(以下、個情法)の下では、要配慮個人情報とされる病歴(政令では、カルテ情報等の全ての臨床情報を含む)を取得する場合、取得時の目的と異なる利用をする場合又は第三者に提供する場合、そのことについて本人同意の取得が原則的に求められる。その法改正個情法の下で政令、施行規則、個人情報保護委員会ガイドラインが現在、順次に改正ないし新規に制定されようとしている。</p> <p>従来、医療機関等における個人情報の取扱いについては、「医療・介護関係事業者における個人情報の適切な取扱いのためのガイドライン(以下、医療介護事業者ガイドライン)」に詳細が定められており、その内容に従った個人情報保護を実施してきたが、今般この医療介護事業者ガイドラインが個人情報保護委員会ガイドラインに統合され、医療機関における個人情報の取扱いに特化した詳細なルールは失われると聞き及んでいる。その結果、改正個情法が求める本人同意取得の原則あるいは患者の個人情報を非個人情報化するための匿名化方法が、医療現場の事情を鑑みることなく求められてしまうと、医療現場に少なからぬ混乱を生じる。かつて、2003年にわが国で初めて個情法が制定され、施行された後しばらく続いた医療現場の混乱は記憶に新しいが、今回の改正個情法の影響はそれ以上に深刻なものになることも予測される。その最たる懸念としては、医療者にとって不可欠ともいえる症例報告及び専門医資格等の認定のためのケース・レポート提出等の際に、患者の個人情報の取扱いが実質的に不可能になってしまうことである。その結果、わが国の医療の発展は大きく損なわれ、最終的には多くの患者及び国民の健康や福祉に不利益が生じることが強く危惧される。</p> <p>以上の懸念に基づいて、改正個情法の下であっても、これまで通り現行の医療介護事業者ガイドラインに従った個人情報取扱い方法に則ることで、適切な個人情報保護を図ることになる旨、担保されることを要望する。そもそも、医療機関で働く医師、看護師、薬剤師等の医療従事者には刑法及び各専門職法によって罰則付きの守秘義務が課されており、改正個情法の下でおよそ医療活動上必要な円滑な個人情報の利用を妨げるような規制をさらに設けることは、過度な規制になると考える。</p>	個人	個人情報保護委員会事務局 厚生労働省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
26	28年 11月14日	28年 12月6日	遠隔監視による高圧ガス製造施設の保安業務	<p>高圧ガス製造施設の区分ごとに常駐させる保安係員の代替として、ITを活用した遠隔監視を要件として認め、人による監視からシステムによる制御というIoT化を進めるべき。</p> <p>(a)現状 製造施設の区分ごとに保安係員を選任し、高圧ガス保安に関する職務を行わせなければならないため、製造を行っている間は保安係員が常駐する形態を取っている。冷凍機械*やLPガスなどでは遠隔監視が認められ普及・促進しているが、高圧ガス施設では認められていないためIT化が促進されない。 *(社)日本経済団体連合会からの規制要望「冷凍保安責任者の選任が不要の施設で、かつ安全確認可能な遠隔監視装置を用いる場合は、冷凍保安規則第9条2号の「1日1回の異常点検」に該当することとすべきである。」に対し、「点検方法について、コンピュータ制御等による遠隔操作で行う場合については、遠隔操作を行った場合であっても十分に保安の確保が可能であると証明すれば、その方法により点検を行うことは現行制度上でも可能である。」と経産省より回答。('全国規模の規制改革・民間開放要望'に対する各省庁からの回答について(平成18年11月27日)[資料1]検討要請に対する各省庁の回答 参照)</p> <p>(b)理由 高圧ガス施設においても、保安係員と同等以上の水準で遠隔監視による保安が技術的に可能になっている。冷凍機械やLPガスだけでなく、高圧ガス施設においても遠隔監視を保安係員の要件として認め、IT化を促進すべきである。</p> <p>(c)効果 保安係員による監視が義務づけられているが、ITを活用することにより省力化して作業効率を高め、監視の精度が高まり、生産性の向上に繋げられる。また、温度や圧力などの蓄積データにより早期異常検知が可能となり、保安水準の向上が期待できる。システム化により他の事業場への展開を推進する。</p>	(一社)電子情報技術産業協会	経済産業省
27	28年 11月14日	28年 12月6日	建築基準法における1メガパスカル未満の圧縮水素ガスに関して	<p>1メガパスカル未満の圧力で貯蔵した水素ガスを利用したシステムを建築基準法に係る建築物に導入する事を検討した場合、建築基準法に上記に記載した水素ガスに関して定義等がございません。1メガパスカル未満の水素ガスは建築基準法上の圧縮ガスに該当することを明確化して頂きたいと存じます。</p> <p>(a)規制の現状 建築基準法関連法規上に高圧ガス保安法適用外の圧縮ガス(1メガパスカル未満)に関する定義等がないため、1メガパスカル未満の圧縮水素ガスを圧縮ガスとしてみなして貯蔵量を算出してよいのかが不透明である。</p> <p>(b)要望理由 建築基準法上の圧縮ガスに1メガパスカル未満の水素ガスが該当するという解釈の統一を図りたい。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 水素ガスを利用したシステムの利用普及・促進が期待できる。</p>	(一社)電子情報技術産業協会	国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
28	28年 11月14日	28年 12月6日	省エネ製品の対象範囲拡大	<p>三相誘導電動機の省エネ化を更に推進するため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律施行令の一部を改正する政令」で定められた、本法律の対象外となる交流電動機の範囲の見直しを提案します。(製品組込品が対象外になっているものを対象とする)</p> <p>(a)規制の現状 エネルギーの使用の合理化に関する法律施行規則 第48条に下記が記載されております。 「令第21条第27号の経済産業省令で定める交流電動機は、次に掲げるものとする。 一 次のイからトまでの全てに該当するもの以外のもの 二 製品(輸出用のものを除く。)に組み込まれているものであって、分離して法第80条第1号に規定する特定機器のエネルギー消費効率が測定できないもの」 これにより、製品組込品は省エネ法の対象外となっております。</p> <p>(b)要望事項 本対象外の項を削除する。 ・軸受、冷却設計はメーカーに一任した上で、本法律に規定する効率を満足できる設計であることを検証データとして保持した上で、その固定子、回転子設計を用いることとする。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 JEM Aの統計上では、三相モータの内、トッランナーモータの比率が42%と非常に低い値にとどまっており、その一因としてポンプ組み込み品が対象にならないなどの抜け道があると考えられます。 本規制変更により、ポンプメーカーなどが独自に製作している対象外のモータ部品についても対象となり、更なるエネルギー消費量の低減が図れると考えます。</p>	(一社)電子情報技術産業協会	経済産業省
29	28年 11月14日	28年 12月6日	UWB(超広帯域)無線システムの技術的条件の見直し(緩和)	<p>[具体的内容] ・使用環境条件の緩和 ・屋内使用時における空中線電力の緩和</p> <p>[理由] ・UWB無線通信システムは、他の無線通信システムと使用周波数帯を共用することから、使用環境条件は「屋内」に限定されており、また空中線電力は「1MHzの帯域幅における平均電力が-41.3dBm以下(総計:0.001ワット以下)」と規定されている。 ・近年、UWB無線通信システムは、屋内での高精度位置情報を取得するために採用されつつあり、また屋外での使用に対するニーズが高まってきている。 ・GPSの電波は届かないが屋外として分類されるトンネル内や橋梁下等において、使用環境条件の緩和によるUWB無線通信システムの使用によって社会インフラ点検時等に高精度位置情報の取得が可能となる。 ・また屋内使用時においても、空中線電力の緩和による通信エリアの拡大によってサービス導入の促進を見込むことができる。(屋外使用の場合は、現行の1MHzの帯域における平均電力が-41.3dBm以下とすることも良い) ・いずれにしても、移動しない(固定局とする)、他の無線通信システムへ影響を与えない、等の条件を課した上での緩和と考える。</p> <p>ハイバンド(7.25GHz以上10.25GHz未満)のみへの適用となっても良い。 干渉軽減機能が必須であるローバンド(3.4GHz以上4.8GHz未満)には適用不可となっても構わない。</p>	(一社)電子情報技術産業協会	総務省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
30	28年 11月14日	28年 12月6日	建設業法における経営業務の管理責任者 資格要件の緩和	<p>[内容] 建設業における下記「経営業務の管理責任者」としての経験年数に関する資格要件の緩和を要望する。</p> <p>[理由] 建設業許可を取得・維持するための要件として「経営業務の管理責任者としての経験がある者を有していること」とされている（建設業法 第7条第1号）。この要件は、建設業の経営が他の産業の経営とは著しく異なった特徴を有しているため、建設業の経営業務について一定期間の経験を有した者が最低1人は必要とし、適正な建設業の経営を期待するところから定められている。その具体的な要件は以下のとおり。1.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していること。2.許可を受けようとする建設業以外の建設業に関し7年以上経営業務の管理責任者としての経験を有していること。（その他の要件は、省略。） 上記「経営業務の管理責任者」とは、概ね法人の役員（取締役、執行役等）を指しており、同工事業種で5年、異工事業種で7年の役員経験者でなければ資格要件を満たさず、後任が不在となった場合は要件欠如で許可の取り消しとなる（建設業法 第29条第1項第1号）。 製造業者が一般産業機器等の製造・製作を請負う場合、機器の据付工事まで依頼されるケースが多く、通常当該会社は「機械器具設置工事業」の許可を取得しているが、機械器具の種類によっては「電気工事」、「管工事」、「電気通信工事」、「消防設備工事」等と重複するものもあり、それぞれの専門工事業許可が必要となるが、新たにそれらの工事業許可を取得するためには、役員経験7年以上の者が常勤として必要となり、非常にハードルが高いと考える。また、許可取得時に該当者がいても、その後任者には5年以上の役員経験が必要となり、こちらも建設業許可を維持する要件として決して容易ではないところである。 当該要件を緩和することで以下の効果が期待される。1.従来事業から新事業への進出の推進、2.役員の硬直化が解消され、世代交代、有能な若手の役員登用による企業成長性の助成</p>	(一社)電子情報技術産業協会	国土交通省
31	28年 11月14日	28年 12月6日	事業譲渡時のマイナンバーの授受の見直し	<p>[提案内容] マイナンバーは会社(法人)単位で収集・管理するという制限があり、雇用主間でマイナンバーを受け渡しできるのは、労働契約承継法の枠組みを用いて移籍するケースのみとなっている。しかし、昨今のM&A実務においては、この枠組みを利用して事業譲渡を行うのか、あるいはそれを利用せず従来型の合意移籍により処理するかは、当事者である企業間の長期間の交渉と調整の結果として移籍の直前に決まることが多い。そのような流れの中で、労働契約承継法前提で準備をしていたマイナンバー授受手続きが、同様に直前になって合意に至らず取り止めとなり、対象者本人から再度マイナンバーを提出し直してもらおうというプロセスに変わることも見込まれ、これにより事業譲渡の現場実務が混乱する懸念がある。このような実務上の流れを踏まえ、労働契約承継法に則らない事業譲渡のケースにおいても、同様に新旧雇用主間でマイナンバーを授受できる仕組みを導入して頂くことを要請したい。</p> <p>[提案理由] 新雇用主により改めてマイナンバーを回収する業務が発生するが、本人確認の必要も生じるため、煩雑な事務作業が求められることとなる。かつ、提出する本人にも、再度マイナンバー提出の負担がかかるが、特に会社間移籍のケースにおいては本人が渋々ながら同意して新雇用主に契約を切り替える場合も想定され、個別にマイナンバーの提出を要請するとその対象社員とのトラブルになることも予想される。また、事業譲渡時においてはM&Aに伴う一連の事務を円滑に行うため、この点も要請事項の一つとさせて頂きたい。</p>	(一社)電子情報技術産業協会	内閣官房
32	28年 11月14日	28年 12月6日	暗号技術の輸出に関する規制緩和	<p>経済産業省管轄の暗号技術の輸出に関して、アメリカ合衆国の国内法のようにオープンソースコードや民間利用、自社工場への輸出などについては、許可不要・例外を設けるなどの規制緩和を検討頂きたい。</p>	(一社)電子情報技術産業協会	経済産業省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
33	28年 11月15日	28年 12月6日	戸籍法第10条の2第4項の規定に行政書士も追加すべきである	平成26年6月27日に公布された改正行政書士法により、日本行政書士会連合会がその会則で定めるところにより実施する研修の課程を修了した行政書士(特定行政書士)については、行政書士が作成した官公署に提出する書類に係る許認可等に関する審査請求、異議申立て、再審査請求等、行政庁に対する不服申立ての手續について代理し、及びその手續について官公署に提出する書類を作成することができることとなった。 しかしながら、戸籍法第10条の2第4項において、他の士業については、行政機関等に対する不服申立ての手續を行う場合に必要がある場合には戸籍謄本等の交付の請求をすることができるとされているのに、特定行政書士についても行政機関等に対する不服申立ての手續を行う場合に必要となる場合があるにもかかわらずここにあげられていない。これは単なる抜け落ちとしか思えず、仮にあえて追加されていないのであるとするならば国民の権利擁護の観点や利便促進にも反し、著しく公平性に欠ける事態を招きかねず看過できない。 特定行政書士はすでに誕生していることから、迅速な追記対応をお願いしたい。	個人	法務省 総務省
34	28年 11月17日	28年 12月6日	信託専門関連業務子会社の資本要件の見直しについて	【具体的内容】 ・信託銀行傘下の信託専門関連業務(銀行法16条の2第2項8号、施行規則17条の3第5項)を営む会社の資本構成に関して、見直ししていただきたい。 ・具体的には、信託会社等(銀行法第16条の2第2項8号)に、例えば、(ア)信託専門関連業務を営む銀行子会社や、(イ)信託専門関連業務を営む銀行子会社を子会社とするが、信託銀行・信託専門会社を子会社に持たない持株会社を追加していただきたい。 【提案理由】 ・信託銀行傘下の信託専門関連業務を営む会社の資本構成に関しては、信託銀行とその子会社である信託子会社等が合算して保有する議決権の数が、信託銀行の他の子会社(信託子会社等以外)が合算して保有する議決権の数を超えていなければならないこととされている(銀行法16条の2第1項11号ト、同条11項)。 ・信託子会社等には、銀行子会社たる信託銀行(銀行法16条の2第2項8号イ)、信託専門会社又は信託業を営む外国の会社(銀行法16条の2第2項8号ロ)、および これら(及び)を子会社とする国内外の持株会社(銀行法16条の2第2項8号ハ・ニ)が含まれるが、信託専門関連業務を営む銀行子会社は含まれていない。 ・このため、(ア)信託専門関連業務を営む銀行子会社や、(イ)信託専門関連業務を営む銀行子会社のみを子会社とし、信託銀行・信託専門会社を子会社に持たない持株会社は、信託専門関連業務を営む銀行子会社の親会社となることができない。 ・そこで、例えば、信託子会社等に(ア)信託専門関連業務を営む銀行子会社や、(イ)信託専門関連業務を営む銀行子会社を子会社とするが、信託銀行・信託専門会社を子会社に持たない持株会社を追加することで、かかる制約を排除していただきたい。 ・これにより、諸外国の銀行との競争で、企業買収における日本の銀行が不利になる要因を取り除くことで、公正な競争環境の構築と邦銀の海外市場進出の促進が期待できる。	(一社)信託協会	金融庁

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
35	28年 11月17日	28年 12月6日	独占禁止法第11条における信託勘定に対する議決権保有規制の見直し	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・独占禁止法第11条に定める銀行に対する議決権保有規制につき、信託銀行が信託勘定で保有する株式に係る議決権(委託者等が議決権を行使できる場合等を除く。以下同じ。)について、規制の対象から除外していただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・独占禁止法第11条に定める議決権保有規制については、平成26年4月1日付「独占禁止法第11条の規定による銀行又は保険会社の議決権の保有等の認可についての考え方」(以下、ガイドライン)の改正により、信託銀行が信託勘定で保有する株式に係る議決権について、認可要件の一部撤廃等の認可条件が緩和されたものの、依然事務負担および信託勘定に係る株式に対する機動的・効率的な運用への支障が残ることから、更なる緩和をお願いするもの。 ・独占禁止法第11条は、「事業支配力の過度の集中の防止」および「競争上の問題の発生防止」の観点から、豊富な資金量を有し、融資を通じて他の会社に大きな影響力を及ぼし得る銀行および保険会社に対して、株式に係る議決権の保有規制を課している(信託銀行は銀行勘定と信託勘定で保有する株式に係る議決権を合算し5%以内)。 ・信託銀行が信託勘定で保有する株式に係る議決権は、信託法等の法令に則り信託の目的に従って受益者の利益のために行使するものであり、銀行勘定で保有する株式に係る議決権とは分別して議決権行使を行う態勢を整えている。それにより、銀行勘定が信託勘定を利用して事業支配力の過度の集中および競争上の問題の発生のおそれはない。 ・一方で、当該規制を遵守するためには、銀行勘定・信託勘定間で部門の分離を図っているにもかかわらず、銀行勘定・信託勘定それぞれで保有する株式に係る議決権数の合計、および議決権を新たに保有する場合だけでなく(発行会社の資本政策(自己株式の取得等)によっても変動する議決権保有割合を管理する必要があり、そのための事務負担、システム・ルール等の整備負担には重いものがある。 ・また、ガイドライン改正により認可要件は緩和されたものの、信託銀行が信託勘定で保有する株式に係る議決権が当該規制の対象から除外されない限り、依然、認可が得られず、信託銀行が信託勘定で運用する株式について意図しないタイミングでの処分を余儀なくされるリスクがあることから、認可申請が必要とならない範囲内での株式の取得にとどめる、すなわち、一部の株式の取得を断念せざるを得ず、受益者の利益の極大化を図ることの障害になりかねない。 ・昨年度においては、認可手続きに係る事務運営上の不明瞭な点を明確化いただくなど、信託銀行の事務負担軽減に向けた取り組みを行っていただいているが、上述の趣旨を踏まえ、信託銀行が信託勘定で保有する株式に係る議決権につき、独占禁止法第11条に定める銀行に対する議決権保有規制の対象から抜本的に除外していただきたい。 	(一社)信託協会	公正取引委員会
36	28年 11月17日	28年 12月6日	最低積立基準額の算定に用いる予定利率の見直し	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最低積立基準額の算定に用いる予定利率の基準を緩和していただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最低積立基準額算定用の予定利率は30年国債の応募者利回りの5年平均(これに0.8～1.2の数値を乗ずることも可能)により定められているが、マイナス金利政策による金利の大幅な低下の影響で最低積立基準額の予定利率が大きく低下し、非継続基準の要求が厳しくなっている。さらに、足元の国債利回りの状況を見ると、予定利率がさらに低下することも想定される。 ・その結果、非継続基準に対応するための掛金が大幅に引き上がり、制度実施の障害となりかねないことから、回廊幅(0.8～1.2)の拡大や基準とする債券、平均期間の見直しを行うこと等の緩和を要望するものである。 ・なお、平成15年度以前の当該予定利率は20年国債の応募者利回りの5年平均に基づき決定されていたが、平成16年度に30年国債の応募者利回りの5年平均に基づくように変更されている。 	(一社)信託協会	厚生労働省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
37	28年 11月17日	28年 12月6日	確定給付企業年金における脱退一時金の受給未請求状態の取扱い明確化	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 確定給付企業年金法第41条第4項の規定により、同法第27条第3号に該当することとなった者(使用される事業所又は船舶が、実施事業所でなくなったことにより資格喪失した者)は、脱退一時金の全部又は一部の支給の繰下げを申し出ることができない。当該者について、支給の繰下げを認めていただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 確定給付企業年金法第41条第4項の規定により、同法第27条第3号に該当することとなった者(使用される事業所又は船舶が、実施事業所でなくなったことにより資格喪失した者)は、脱退一時金の全部又は一部の支給の繰下げを申し出ることができない。 一方、上記該当者が老齢給付金の支給要件を満たした場合には老齢給付金を支給しなくてはならないとも考えられる。上記該当者が老齢給付金を希望する場合、繰下げの申し出ができないため、支給要件を満たすまでの間は脱退一時金を請求しないままの状態(未請求状態)となるが、この間に時効により脱退一時金が失効する場合もあり、同時に老齢給付金の受給権が失効する可能性もある。このような未請求状態は法令上規定されておらず不明確であるため、受給権保護の観点から明確化を要望するものである。 なお、実施事業所に使用されていた者のうち、次の ~ の対象者は、権利義務の関係が法令上明確であり、当該者との不整合を解消する観点からも明確化を要望するものである。 <ul style="list-style-type: none"> 実施事業所でなくなる前に加入者の資格を喪失した脱退一時金の繰下げ者 引き続き脱退一時金の繰下げ中の者として確定給付企業年金に残存 確定給付企業年金法第41条第2項第2号の規定による脱退一時金がない制度において、老齢給付金の支給要件のうち、期間要件のみを満たす者 実施事業所でなくなったときに加入者の資格を喪失して、老齢給付金の年齢要件を満たすまで待期者として確定給付企業年金に残存 年金受給中の者 引き続き年金受給者として確定給付企業年金に残存 	(一社)信託協会	厚生労働省
38	28年 11月17日	28年 12月6日	厚生年金基金における設立事業所の減少に係る掛金一括徴収額の計算方法の見直し	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 設立事業所の減少に係る掛金一括徴収額の計算方法として、「提案理由」に記載する(1)～(3)が認められている。 (3)の計算方法において、(2)により計算する額と比較する額に、(1)により計算する額とすることを可能としていただきたい。すなわち、(1)により計算する額と(2)により計算する額のうちいずれか大きい額とする方法を可能としていただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 設立事業所の減少に係る掛金一括徴収額の計算方法として、下記(1)～(3)が認められている。 (1)特別掛金収入現価にその他の不足額(繰越不足金など)を加算した額(継続基準上の積立不足額)を基に計算する方法 (2)非継続基準上の積立不足額を基に計算する方法 (3)特別掛金収入現価を基に計算する額と(2)により計算する額のうちいずれか大きい額とする方法(ただし、特別掛金収入現価を基に計算する額の方が大きい場合は、(1)により計算する額とすることが可能) <ul style="list-style-type: none"> (1)の計算方法においては、特別掛金収入現価にその他の不足額(繰越不足金など)を加味した上で計算した額を一括徴収する掛金額とすることが可能である。 一方、(3)の計算方法においては、「(1)により計算する額 > (2)により計算する額 > 特別掛金収入現価を基に計算する額」となる場合、(2)により計算する額が一括徴収する掛金額となり、特別掛金収入現価にその他の不足額(繰越不足金など)を加味した上で計算した額を一括徴収する掛金額とすることができない。 より大きい額を一括徴収する額とし、設立事業所の減少による企業年金の財政運営への影響をより軽減することに資する(3)の計算方法の性質に鑑みると、このように、(3)の計算方法において(2)により計算する額と比較する額のみ、特別掛金収入現価にその他の不足額(繰越不足金など)を加味できないことは合理的ではない。 	(一社)信託協会	厚生労働省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
39	28年 11月17日	28年 12月6日	厚生年金基金における 選択一時金の要件緩和	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 厚生年金基金の選択一時金は加算年金を年金として支給することとした場合の加算年金のうち保証期間に相当する部分の現価相当額を限度とすることとされ、算定に用いる利率は、以下(1)(2)のいずれか低い率とされている。 (1)前回計算基準日以降最も低い下限予定利率 (2)加算年金の支給開始要件を満たした時の(1)の率 (3)として「資格喪失時の(1)の率」を追加し、当該予定利率は(1)～(3)のいずれか低い率としていただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 資格喪失時から支給開始時までの下限予定利率の上昇により、資格喪失時の一時金額を受け取れないケースが発生しうるため、要望するものである。 	(一社)信託協会	厚生労働省
40	28年 11月17日	28年 12月6日	制度変更に伴う確定拠出年金制度への移換相当額の連合会移換について	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 確定給付企業年金制度、厚生年金基金制度を変更し、積立金の一部を企業型年金の資産管理機関へ移換する場合、各加入者の移換相当額について、規約で定めることで本人の希望により、本人に一時に支払うことは可能であるが、当該額の企業年金連合会への移換について認めていただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 確定給付企業年金の制度の終了・解散と同時に企業型年金の資産管理機関へ移換する場合は、企業年金連合会への移換が認められているが、加入者にとってみれば、上記の一時に支払われる額は、一部制度が終了したことによる分配金として考えられ、各加入者に対し柔軟な選択肢を設定可能とする観点から、当該者についても移換可能としていただきたい。 	(一社)信託協会	厚生労働省
41	28年 11月17日	28年 12月6日	規約型確定給付企業年金の統合等の際の掛金計算の基準緩和	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 確定給付企業年金法第74条に基づく規約型確定給付企業年金の他の規約型確定給付企業年金との統合、又は同法第75条に基づく規約型確定給付企業年金の分割において、当該統合又は分割の前に保持していた別途積立金を控除した積立金に基づき掛金を算定する取扱いを可能としていただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 規約型確定給付企業年金の統合を行う場合、確定給付企業年金を新設することとなり、この場合統合前制度における別途積立金は新制度に移行することができない。 一方、基金型確定給付企業年金においては、確定給付企業年金法第76条に基づく基金合併において存続基金を設定することにより、合併前の別途積立金を承継する取扱いが可能であり、両者の取扱いが不整合となっている。 制度分割の場合も同様に、規約型確定給付企業年金の分割の場合には統合前制度における別途積立金を新制度に移行することができないのに対し、基金分割の場合は存続基金を設定すれば当該存続基金については別途積立金を維持することが可能である。 当該不整合を解消するため、規約型確定給付企業年金においても制度統合前の別途積立金を控除して掛金計算を行えるようにすることは妥当である。 については、規約型確定給付企業年金の統合又は分割の際の掛金計算において、当該統合又は分割前の別途積立金を控除した積立金に基づき掛金を算定することができるようにしていただきたい。 	(一社)信託協会	厚生労働省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
42	28年 11月17日	28年 12月6日	厚生年金基金制度から 確定拠出年金制度へ 積立金を移換する場 合の手続きについて	<p>【具体的内容】 (現状の規制について) ・厚生年金基金の積立金の一部を企業型年金の資産管理機関へ移換する場合の同意手続きは、次の通りとなっている。 (1)厚生年金基金の一部を移換する場合以下の同意が必要 企業型年金移換対象者の1/2同意 企業型年金移換対象者以外の1/2同意 (2)厚生年金基金を解散させる場合移換対象者が一部の場合以下の同意が必要 企業型年金移換対象者の1/2同意</p> <p>(要望内容について) ・(1)の同意手続きについて、確定給付企業年金と同様に、移換対象外の加入員からなる設立事業所()については、同意取得の対象外としていただきたい。 ()当該移換に伴い、掛金が増加しない前提</p> <p>【提案理由】 ・確定給付企業年金からの移行と厚生年金基金からの移行について、平仄が合っていないため、要望するものである。</p>	(一社)信託 協会	厚生労働 省
43	28年 11月17日	28年 12月6日	確定給付企業年金制 度から確定拠出年金制 度へ積立金を移換する 場合の手続きについて	<p>【具体的内容】 (現状の規制について) ・確定給付企業年金の積立金の一部を企業型年金の資産管理機関へ移換する場合の同意手続きは、次の通りとなっている。 (1)確定給付企業年金の一部を移換する場合以下の同意が必要 企業型年金移換対象者の1/2同意 企業型年金移換対象者以外の1/2同意(積立金の移換に伴い使用される加入者の全てが移換対象者以外の加入者である実施事業所の事業主の掛金が増加しない場合として厚生労働省令で定める場合のその使用される加入者の全てが移換対象者以外の加入者である実施事業所を除く。) (2)確定給付企業年金を制度終了・解散させる場合移換対象者が一部の場合以下の同意が必要 企業型年金移換対象者の1/2同意 企業型年金移換対象者以外の1/2同意</p> <p>(要望内容について) ・(2)の同意手続きについて、取得不要、又は(1)に準じ、使用される加入者の全てが移換対象者以外の加入者である実施事業所を取得不要としていただきたい。</p> <p>【提案理由】 ・以下3点の理由により、要望するものである。 □ 提案の具体的内容(1)では(他の事業所の掛金が増加しないことを前提として)不要となるのに対し、(2)は必須であり平仄が取れていないこと。 □ 制度終了・解散に係る企業型年金への移行については、他の事業所への掛金負担増等の影響がなく、加入者の全てが移換対象者以外の加入者である実施事業所から同意を取得することが不要と考えられること。 □ 平成26年4月1日付通知改正により、厚生年金基金の解散においては、当該同意取得自体が不要とされており、この観点からも平仄が取れていないこと。</p> <p>()複数事業所で実施する確定給付企業年金において、一部の事業所が、給付の全部を企業型年金へ移行する場合は、当該事業所以外の加入者の同意は(掛金が増加しないことを前提として)不要であるが、制度終了・解散に伴い、一部の事業所が残余財産を企業型年金へ移換する場合は、当該事業所以外の加入者の同意が必要となる。</p>	(一社)信託 協会	厚生労働 省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
44	28年 11月17日	28年 12月6日	確定給付企業年金制度における個人単位の権利義務移転・承継手続きの給付減額手続きの廃止	<p>【具体的内容】 (現状の規制について) ・確定給付企業年金法施行令第49条第2号に定める個人単位の権利義務移転・承継において、給付減額となる場合は給付減額に関する同意が必要となる。</p> <p>(要望内容について) ・移転先制度において、移転元制度の過去分を保証する給付設計となっている場合にあっては、確定給付企業年金法第79条第1項ただし書きの本人同意の取得をもって、給付減額の判定及び給付減額に係る同意手続きは不要としていただきたい。</p> <p>【提案理由】 ・出向等に伴い、確定給付企業年金の実施事業所に使用される加入者の一部について給付の支給に関する権利義務を他の確定給付企業年金が承継する場合、当該加入者の同意を得れば、厚生労働大臣の承認・認可を受けずに権利義務の移転をすることができるが、給付減額の判定及び給付減額に係る同意手続きは必要とされている。 ・昨今、企業グループ内での人材交流の促進に伴う個人単位の権利義務移転・承継が増加しており、当該手続きの簡素化が望まれているところである。 ・平成28年7月1日付確定給付企業年金法の改正により、本人の同意取得を前提として、権利義務移転承継に係る承認・認可申請が不要とされたが、引き続き、給付減額の手続きは必要とされている。 ・権利義務移転後適用となる給付内容が予め規約に定めてあり、当該内容も含めて同法第79条第1項ただし書きの本人同意を取得することをもって、当該者の意思確認は可能である。 ・また、同一確定給付企業年金制度内におけるグループ間の異動の場合は、過去分のみを保証すれば給付減額の判定は不要とされており、同様に過去分を保証することをもって、他の確定給付企業年金制度への異動であっても、給付減額の判定を不要としていただきたい。</p>	(一社)信託協会	厚生労働省
45	28年 11月17日	28年 12月6日	中小企業者の要件を満たさなくなったことにより中小企業退職金共済の解約手当金を確定給付企業年金に移換する際の基準の緩和	<p>【具体的内容】 ・中小企業退職金共済から確定給付企業年金への移行において、解約手当金が確定給付企業年金における過去勤務債務の額以内であることを要件としていただきたい。</p> <p>【提案理由】 ・今般の中小企業退職金共済法等の改正に伴い、中小企業者でなくなったことにより中小企業退職金共済の解約手当金を既に実施している確定給付企業年金にも引き渡せることとなったが、引渡しの際、当該解約手当金に基づく給付の現価が当該解約手当金を下回らないことが要求される取扱いになった。 ・当該取扱いによると、確定給付企業年金において当該解約手当金に予定利率以上で利息を付与しなければならないこととなる。 ・従来、解約手当金が確定給付企業年金における過去勤務債務の額以内であればよく、移行後の給付設計で調整することにより解約手当金自体への利息付与は必須ではなかったため、規制が強化されている。また、当該取扱いは確定給付企業年金法施行規則第32条の2の規定による脱退一時金相当額の取扱い(利息付与は義務付けられていない。)と不整合である。 ・確定給付企業年金への引渡しによる老後所得拡充を促進する上で、当該利息付与が事業主の負担となり移行の阻害要因となることを避けるためにも、確定給付企業年金においては解約手当金の額自体を維持すればよいとするよう、要望するものである。</p>	(一社)信託協会	厚生労働省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
46	28年 11月17日	28年 12月6日	確定給付企業年金における遺族の範囲	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 確定給付企業年金法に定める遺族において、同性婚のパートナーを遺族に含めていただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 確定給付企業年金法第48条第1号に定める「配偶者(届出をしていないが、給付対象者の死亡の当時事実上婚姻関係と同様の事情にあったものを含む。)」との規定において、同性婚パートナーが含まれるかどうかについては解釈が不明である。 上記主旨の取扱いを社内規定に反映させる企業があらわれるなど、性的指向による差別禁止を実施することが今後想定されることから、同性婚のパートナーを遺族に含めていただきたい。 	(一社)信託協会	厚生労働省
47	28年 11月17日	28年 12月6日	確定拠出年金における外国籍の取扱い	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 外国籍の方が母国に戻る時に、日本企業で積み立てた確定拠出年金の残高を「一時金で受給」することを認めていただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本国籍以外の者も、被用者年金被保険者等であれば、確定拠出年金への加入が認められている。しかし、原則60歳に到達しないと確定拠出年金の給付は開始されないことになっている。 今後、グローバル化が一層進み、外国籍採用が増加することが想定されるため、これまで以上に帰国時(中途脱退時)の「一時金受給」の必要性が高まることから「一時金で受給」することを認めていただきたい。 	(一社)信託協会	厚生労働省
48	28年 11月17日	28年 12月6日	個人型確定拠出年金における加入者の範囲	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 個人型確定拠出年金における加入者範囲を65歳まで拡大していただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業型確定拠出年金では規約に定めることで、65歳まで加入者とすることが認められているが、個人型確定拠出年金の加入者範囲は60歳未満の被保険者とされている。 個人型確定拠出年金の普及、従業員の多様なライフプランに対応し、また、企業型確定拠出年金との整合性の観点から、個人型確定拠出年金の加入者範囲を65歳まで拡大していただきたい。 	(一社)信託協会	厚生労働省
49	28年 11月17日	28年 12月6日	確定拠出年金における企業型年金加入者掛金の給与比例に基づく掛金額計算	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業型年金加入者掛金の額は「複数の具体的な額から選択」することとなっているが、掛金の額を給与比例で計算する設計を認めていただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成13年8月21日付通知「確定拠出年金制度について」第1の3において、「企業型年金加入者掛金の額は、複数の具体的な額から選択できるようにしなければならないこと。」と定められている。 加入者掛金の額は、一定の額を複数の選択肢から加入者が決めることとなっているが、給与比例のように加入者掛金の額が変動する設定方法は認められていない。 しかし、確定給付企業年金制度で従業員拠出(拠出額は給与の一定率を採用)をしている先が確定拠出年金制度に移行する場合など、給与比例の方が移行前後での整合性が高い場合があることから、掛金の額を給与比例で計算する設計を認めていただきたい。 	(一社)信託協会	厚生労働省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
50	28年 11月17日	28年 12月6日	確定給付企業年金から確定拠出年金への移換額	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 確定給付企業年金から確定拠出年金へ移行できる移換額の算定基準として要支給額に基づく移換を認めていただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 確定給付企業年金から確定拠出年金へ移行できる移換額は、最低積立基準額と規定されている。 移行時に退職した場合に受け取る確定給付企業年金の要支給額を基準として確定拠出年金への移行を行うケースが多数存在することから要望するものである。 なお、確定給付企業年金の要支給額は規約に基づく給付額であり、確定拠出年金への移換額として公平性や合理性があると考えられ、退職一時金から確定拠出年金へ移行する場合の取扱いとも整合的である。また、確定給付企業年金の要支給額は最低積立基準額の算定方法の一種であるとも考えられることから、最低積立基準額を基準として確定拠出年金への移換額を定める現行法令の趣旨に沿うものと考えられる。 	(一社)信託協会	厚生労働省
51	28年 11月17日	28年 12月6日	退職金制度から確定拠出年金制度へ分割移換する場合の移換開始時期	<p>【具体的内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 分割移換の初回は移行日の属する年度とされている制限を緩和していただきたい。 <p>【提案理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> 退職金制度から確定拠出年金制度への資産移換を行う場合にあっては、退職給与規程の改正又は廃止の行われた日(移行日)の属する年度から分割移換することとされており、移行日が年度末に近い場合に支障が生じうる。 一方、例えば確定給付企業年金からの移換金の受入れではこのような制約はない。 要支給額と最低積立基準額の差額を退職金制度から移換する場合など移換額の計算に時間を要する場合もあり、現行法令下では確定拠出年金への移行時期に実務上の制約がかかっている(例えば1月移行などの場合、同年3月までに移換額を計算し初回移換を行う必要があり、実務上のハードルが高い)ことから、制限を緩和していただきたい。 	(一社)信託協会	厚生労働省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
52	28年 11月17日	28年 12月6日	外国始発日本着国際航空運賃等における認可制の廃止	<p>【具体的内容】 国際航空運賃等において、外国始発日本着については、認可制を廃止もしくは申請手続きを簡素化すべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、わが国では国際航空運賃等は認可制となっており、外国始発日本着運賃は、日本始発外国着運賃に準じる申請手続きが求められている。上限認可制が採用されている運賃額と異なり、適用期間・経路規定・購入期限・滞在日数・変更可否・払い戻し可否等を定める適用条件(規則)については、それらの項目のうちひとつでも変更となれば、改めて認可を取得することとされている。そのため、相手国との時差がある中で、運賃規則の日本語訳作成および転記、国土交通省への申請手続き等の作業が発生し、申請者の負担が大きい。また、国土交通省の認可取得には1～2日程度を要しており、事業機会の損失につながっていることから、とりわけ、設定数が多く改定頻度も高い期間限定の運賃等を中心に、国際競争上、極めて不利な状況下に置かれている。</p> <p>元来、不当な差別性の排除、利用困難性の排除、公正な競争環境維持等を目的として、国際航空運賃の認可制が採用されてきたが、近年は、発地国主義概念に基づく国際航空運賃の自由化が世界的に進行している。国際的にみて、かつては制限的な二国間協定、すなわち“Double Approval方式”(=運賃発効にあたって、発地国と着地国双方の政府の認可が必要)が主流であったものの、航空便の利便性を求める中で近年は“Double Disapproval方式”(=両国政府が認可しない場合以外は運賃発効となる)、“Country of Origin方式”(=発地国政府による認可のみで運賃発効となる)を採用するなど、航空運賃設定における商業的自由度をさらに高める流れが益々加速しており、諸外国では自国着地運賃はもちろんのこと、自国発地運賃の申請も不要とする動きが拡大している。</p> <p>こうした中、設定運賃の数、改定頻度ともに増加しており、書面による申請だけで全ての運賃内容を把握する場合、申請者のみならず、認可する側にとっても作業負担が重く、実効性も十分に担保されないプロセスとなっている。</p> <p>加えて、事業者が国際航空運賃の内容確認、把握する方法も、従来の紙媒体から世界的な運賃登録システム(ATPCO)、予約発券システム(GDS)へ移行しつつある。認可する側においても、すでに外国では政府がATPCOへの運賃登録を運賃の認可申請手続きとみなす運用を導入している国もあることから、市場の監視に対するこれらのシステム活用の有効性については、特段問題がないものと考えられる。</p> <p>国際的に航空事業者間の競争が厳しくなる中、日単位・時間単位で運賃の改定が行われるなど、市場の需要動向に合わせた航空運賃を設定する重要性は益々高まっている。しかしながら、わが国では外国始発日本着運賃の即時発効が難しく、日本の国際競争力を著しく損なう要因のひとつとなっており、事業環境改善の観点から、国際競争上のイコールフットリングが望まれる。</p> <p>紙媒体による申請手続きの廃止を通じて外国始発日本着運賃の手続きに係る費用・作業負担を削減することで、生産性の向上が見込まれる。さらに、市場の需要動向に合わせた航空運賃の即時発効が実現すれば、わが国航空産業の国際競争力が高まるとともに、柔軟な訪日需要の取り込みが期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省
53	28年 11月17日	28年 12月6日	新機材におけるEFB評価運用期間中の紙媒体での搭載書類の免除	<p>【具体的内容】 新機材でEFB評価を実施する期間において、通常フライト時については、紙媒体による書類の搭載を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 航空法施行規則第144条の2第1項第2号、第3号又は第4号に掲げる書類(以下「搭載書類」という。)を航空機に備え付けずに運航しようとする場合、6か月間の評価運用を行ったうえで申請を行い、航空当局の承認を得る必要がある。この際、評価運用期間中は紙媒体による書類の搭載が求められている。</p> <p>他方で、近年設計・開発された航空機は、紙媒体による搭載書類の代わりに、電子媒体による搭載書類の使用を前提とした設計となっており、今後わが国のエアラインに導入されるエアバス社A350型機の設計仕様も、紙媒体による書類の搭載を想定していないため、EFBの評価運用期間中に紙媒体で搭載する書類の格納スペースが、操縦室内に装備されていない。仮に紙媒体による書類を搭載しようとした場合、操縦室内に飛行中に紙媒体による書類を固定する対策を行うとともに新たに格納スペースを装備するなど、書類の準備等に係る管理費用が追加で発生する可能性がある。また、紙媒体による書類を搭載することで、機体重量が増加し、燃油費の負担増も考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
54	28年 11月17日	28年 12月6日	空港の制限区域内における車両運転許可申請手続きの見直し	<p>【具体的内容】 各空港の制限区域内における車両運転許可申請手続きにおいて、許可を受けるために修得すべき内容を、全空港共通の規則に関するものと空港別に設定された許可要件に関するものに分けて整理したうえで、前者については全国統一の免許制度として一本化すべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、空港の制限区域内で車両を運転する場合は、走行を予定する空港毎に、当該空港管理者の許可を要するとともに、許可にあたっては、空港管理者の定める講習及び試験を受け、これに合格することが求められている。 そのため、既にある空港で制限区域車両運転許可を受けている者が、これとは別の空港で応援業務を行おうとする場合、原則として新たに当該空港での講習及び試験を受けて車両運転許可を取得しなければならず、空港間におけるタイムリーな業務支援体制を構築する上で大きな障壁となっている。 今般、「空港運用業務指針」の一部改正(平成28年8月19日、国空用第124号)において、航空機の整備又はグランドハンドリングの臨時的な応援のため車両運転許可を受けようとする者に対して、当該空港での講習及び試験を免除することができる旨の内容が盛り込まれたものの、各空港の規定改定についてはそれぞれの空港管理者の判断に委ねられており、今後は各空港における早期の対応が必要である。 空港における地上取扱業務において、車両の運転を行う者を確保する必要性は恒常的に高いほか、近年は人材不足が深刻化する中、外国人観光客の訪日需要拡大に伴う国際チャーター便運航の増加等に対応するために、空港間で相互に人的支援を行う体制の構築が不可欠となっており、空港業務の更なる効率化がわが国観光産業にとって喫緊の課題となっている。 例えば、航空機優先の考え方、誘導路を横断するサービスレーンをはじめとする空港内の車両通行帯における標識の意味、航空機周辺での車両運転車両と航空機に関連する車両運転規則等、共通規則に該当する部分について、全国の空港で共通の免許制度として一本化することにより、一旦許可を取得した者が迅速に複数空港の制限区域内で車両を運転できるようになる。これにより、空港間での業務支援体制の構築が容易になり、訪日外国人旅客の増加に伴う外国航空会社のチャーター便取り扱い業務受託や需要変化に対応した臨時便の運航等により柔軟な実施に資すると考えられる。 また、現行制度下でも空港内での車両運転に関する実技試験は行われていないため、空港別に設定された許可要件に関する内容を効率よく修得しやすい環境整備の一環として、オンライン講習・オンライン試験の導入や各事業者による教育訓練等の実施を認めることが望ましい。 なお、制限区域内で運転できる車両の種類に関して、空港管理者は道路交通法の規定を準用し、交付を受けた免許の種類に応じて運転することができる車両の種類を限定しているが、空港間で統一されていない、との指摘もある。こうした運用がなされている理由は明らかではないが、免許の種類に応じて運転できる車両の種類を空港間で統一することの是非については、空港間での業務支援体制を強化する点でも重要であり、今後検討されるべき課題であることを付言する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
55	28年 11月17日	28年 12月6日	火薬類取締法における航空機用部品の輸入許可免除の対象範囲の拡大	<p>【具体的内容】 火薬類取締法において、以下の(1)(2)については、適用除外とすべきである。 (1)爆薬の量が0.023グラム以下のもの (2)航空機用エアバッグガス発生器であって、過塩素酸塩カリウムを主とする火薬が点火薬として使用されているもの</p> <p>【提案理由】 (1)酸素吸入器の酸素発生剤の着火の用に供する点火装置であって、爆薬の量が0.022グラム以下のものは、火薬類取締法の適用を受けない加工品に指定されている。しかし、メーカーから提供される数値では、有効数字の採り方によって、最大値としては0.022グラムを若干超過する可能性があるため、輸入元で自主的な判断により、同規定に抵触することを防止する目的で、その都度、輸入許可を取得している。 (2)航空機用エアバッグガス発生器(圧力容器付きのものに限る)であって、点火薬(過塩素酸塩を主とする火薬に限る。)の量が0.585グラム以下であること、またはガス発生剤(硝酸塩を主とする火薬に限る。)の量が6.3グラム以下であることを満たすものは、火薬類取締法の適用を受けない加工品に指定されている。しかし、本年導入された新旅客シートに用いられるエアバッグガス発生器には「過塩素酸カリウムを主とする火薬」が使用されており、適用除外対象に該当しないため、その都度、輸入許可を取得している。 ただし、航空機エアバックガス発生器と同様に、過塩素酸カリウムを主とする火薬による点火薬を使用した自動車用エアバッグガス発生器は、適用除外の対象となっていることから、航空機用エアバッグガス発生器も同様の取り扱いを求めるものである。航空機部品の購入・修理にあたっては、危険性の高い物品の適切な管理の観点から、事前の輸入(陸揚)許可の取得、輸入届の提出、ならびに輸送、保管、使用、廃棄、売却全てに於いて法令に準拠した管理を行う必要性は十分に認識しているものの、費用・労力ともに輸入元の負担は大きい。 あわせて、海外の航空機メーカー、部品メーカー、修理ベンダーの大半は、日本の法令に関する知識に乏しい。そのため、彼らが、日本国内の輸入元と事前に出荷スケジュールの確認をせずに不用意に日本向けに出荷し、事前の輸入許可を取得していない状態で部品が日本に到着した場合、結果的に無許可での輸入とみなされ、荷主である事業者は法令違反の責任を問われるリスクに晒されている。荷主として、海外のベンダーに対し、日本の法令に関する啓蒙活動に取り組むとともに、発注・出荷管理における特別な手順の導入等を通じて、事前の輸入許可を取得しない状態で部品が日本に到着する事態の撲滅を図っているところであるが、輸入元にとって、費用・労力の両面で過大な負担となっている。</p>	(一社)日本経済団体連合会	経済産業省
56	28年 11月17日	28年 12月6日	火薬類取締法における航空機用部品の輸入許可の免除等	<p>【具体的内容】 火薬類取締法において、輸入許可を免除もしくは陸揚げ後の輸入許可の取得を認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 航空機部品の輸入に際しては、火薬類を含む場合は、事前に輸入許可を取得し、部品の陸揚げ後には輸入届を提出することとされている。 航空機及び同部品については、航空法により安全性(耐空性)の基準が厳しく管理されており、万一の場合に備えての作業記録保持も義務づけられており、厳格に運用されている。しかし、そうした規定がおかれているにも係らず、購入・修理のたび事前に輸入(陸揚)許可の取得、輸入届の提出を行っており、費用と労力が発生している。 航空法にて型式承認を得た部品を航空機への搭載を目的に輸入する場合には、すでに安全性(耐空性)を満たした状態と考えられることから、これらの事前の輸入許可を不要とすること、もしくは他の危険物(高圧ガス、医薬品等)と同様に、陸揚げ後の輸入関連手続きを認めることについて、特段支障がないと考えられる。 あわせて、海外の航空機メーカー、部品メーカー、修理ベンダーの大半は、日本の法令に関する知識に乏しい。そのため、彼らが、日本国内の輸入元と事前に出荷スケジュールの確認をせずに不用意に日本向けに出荷し、事前の輸入許可を取得していない状態で部品が日本に到着した場合、結果的に無許可での輸入とみなされ、荷主である事業者は法令違反の責任を問われるリスクに晒されている。荷主として、海外のベンダーに対し、日本の法令に関する啓蒙活動に取り組むとともに、発注・出荷管理における特別な手順の導入等を通じて、事前の輸入許可を取得しない状態で部品が日本に到着する事態の撲滅を図っているところであるが、輸入元にとって、費用・労力の両面で過大な負担となっている。</p>	(一社)日本経済団体連合会	経済産業省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
57	28年 11月17日	28年 12月6日	航空機又はその部分品内における高圧ガスの販売における高圧ガス保安法上の届出の不要化	<p>【具体的内容】 航空機又はその部分品内における高圧ガスについては、高圧ガスの販売事業の届出を不要とすべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、航空機又はその部分品内に使用される高圧ガスを販売する場合、販売所ごとに、事業開始日の20日前までに、販売する高圧ガスの種類を記載した書面その他経済産業省令で定める書類を添えて、その旨を都道府県知事に届け出ることが求められている。 急減圧時の非常用酸素ボトル、救命筏の膨張用窒素等ボトル、消火器のハロン等ガスボトル(エンジンおよび補助動力装置用)、非常時に機体ドアを強制開放するための窒素等ボトル等、航空機には高圧ガスを含む部分品(部品)が多く使用されているが、航空機用高圧ガスボトルの修理能力を持つ国内事業者は非常に少なく、整備作業の受託先として作業が集中するため、販売台帳への記帳や販売時の個別状態確認による負担が大きい。 航空機およびその部品については、航空法により安全性(耐空性)の基準が厳しく管理されており、作業記録の保持も義務づけられているなど、厳格に運用されている。また、自動車またはその部分品内における高圧ガスは、販売事業の届出を要しない高圧ガスに指定されている。 こうしたことを踏まえ、少なくとも、販売先が航空法の規定する「運送事業者」または「認定事業場」に限り、届出を不要とすることを検討されたい。</p>	(一社)日本経済団体連合会	経済産業省
58	28年 11月17日	28年 12月6日	航空機用非常装備品に該当する食品の輸入申請の簡素化	<p>【具体的内容】 航空運送業者が国際・国内路線を問わず自社航空機材に搭載する目的で輸入する非常用装備品に包含される食品(飲料水等)の輸入申請については、輸入者から提出される確認願による手続きを認めるべきである。 また、他の航空運送業者が運航している航空機の緊急整備のため、航空運送業者が確認願にて輸入した食品(飲料水等)を包含する非常用装備品を当該航空運送業者へ譲渡することも認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 航空運送業者が自社航空機材に搭載する目的で輸入する非常用装備品に包含される食品(飲料水等)については、その輸入の際に所轄検疫所の指導により、当該食品の用途が専ら自社国際線に使用する目的に限り、輸入者から提出される確認願による手続きが認められている。他方で、当該食品の用途が専ら国内線に使用する目的である場合、食品衛生法第27条に基づく輸入届出による審査手続きを経なければ輸入が認められていない。 しかし、国際・国内の両路線を運航している航空運送業者が使用している航空機材(ボーイング式777型機、同767型機、同737型機等)は、旅客等の需要動向や事業計画の変更等により、同一航空機材を国際・国内の両路線に兼用するケースが常態化している。そのため、当該食品の用途が「専ら自社国際線に使用する目的」に合致するか、判断に苦慮する場合があり、機動的かつ効率的な航空機の運用を妨げる一因となりうる。 航空機の非常用装備品に包含される食品(飲料水等)は、救命いかだ等(主に国際線を飛行中の航空機が緊急時に海上等へ着水した際に使用)に装備されるものであり、国内線を飛行中の航空機において救命いかだを使用する可能性は極めて低く、その用途は「専ら自社国際線に使用する目的」とみなすことは特段支障がないと思われる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	厚生労働省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
59	28年 11月17日	28年 12月6日	物流施設における駐車場・車路等の容積不算入面積の上限の引き上げ	<p>【具体的内容】 物流施設に限り、駐車場・車路等の容積対象床不算入面積の上限値を引き上げるべきである。</p> <p>【提案理由】 自動車車庫その他の専ら自動車又は自転車の停留又は駐車のための施設の用途に供する部分の床面積については、当該敷地内の建築物の各階の床面積の合計の5分の1を限度として容積対象床面積に算入しないこととなっている。 最新の物流施設においては、複数企業が利用できることを前提に、トラックが各階の倉庫部分(トラックパース部分を含む)に接車できるよう、スロープ・ランプウェイといった傾斜路、及び車路が配置されている事例が増えている。 そのため、オフィス・住宅・商業施設等、他の不動産と比べて、物流施設は不算入対象面積の割合が大きくなる傾向にならざるを得ず、現行の上限値が結果として対象敷地に対する最も有効な施設計画を制限する与件となっているとの指摘もある。建物内をトラック等が自走することを前提とした施設であるがゆえに、他の不動産と比べて容積対象床不算入面積が相対的に多くなるという、物流施設の特長性を考慮し、駐車場・車路等の容積対象床不算入面積の上限値を適切に見直す必要があると考えられる。仮に延床面積の5分の1を超える場合は、施設整備事業者により車路の各階接続を無くすなど、利用者側の効率性を低下させる施設計画に変更することもあり、政府が推進している物流効率化の取組みとの両立を困難にしている。 昨年度の省庁回答では、上限値の引き上げが困難な理由として、周辺市街地のインフラ負荷増大の恐れが指摘されていたが、駐車場として整備する数が増えれば周辺待機する貨物車両の減少に寄与できるなど、インフラ負荷の低減に資する面もあると考えられる。また、マンションは、一定の周辺インフラへの影響を踏まえ、共用廊下やエントランスホール等が容積不算入となっており、効率性の高い物流施設を整備する場合についても、同様の観点から考慮されたうえで検討の深掘りがなされるべきとの主張もある。 要望が実現すれば、大規模な倉庫床面積を有する物流施設の開発、並びにより効率的な施設内計画が可能となり、物流企業の移転集約や入居する複数企業の使い勝手向上、ひいては物流効率化に資するものと期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省
60	28年 11月17日	28年 12月6日	モビリティ・シェアリングに対する道路空間の活用	<p>【具体的内容】 シェアリング用途に限っては、歩行者ならびに運転者の安全を確保する措置を講じ、既存道路空間の体系を保全したうえで、道路空間をステーションとして利用することを認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、路上での車両の保管は禁止されており、法律で定められている駐車禁止区域の路上では、警察官や駐車監視員が路上に放置車両と認めた車両に対し、放置違反金が発生する。 現在実施されている超小型EVのワンウェイ(乗捨て)シェアリングサービスの実証実験においては、一般の時間貸し駐車場や施設内の駐車場を利用しているが、とりわけ都市部では既存の駐車場だけでは不十分と言わざるを得ない状況にある。より充実した交通網の整備と公共交通との連携には、道路空間を活用した乗捨て場所(ステーション)の確保・充実が求められている。公共交通を補完するサービスとして期待されているこのようなサービスにおいては、道路空間を含めたネットワークを構築することが欠かせないが、道路空間の駐車場としての利用は短時間のパーキングメーターを除いて認められていない。 乗捨て場所(ステーション)は5台程度が保管できる比較的小規模のものが想定されるため、例えば、ライジングボラード等を活用し歩行者のための空間確保に配慮しつつ、歩道の一部を切欠くことなどにより道路空間を活用すれば、歩行者ならびに運転者の安全確保には特段支障がないものと思われる。 今後期待されているワンウェイ(乗捨て)型のモビリティ・シェアリングについては、道路空間を活用した乗捨て場所(ステーション)を確保・充実することで、さらに利便性を増すことができると考えられる。具体的には、現在実施中の実証実験においてステーション確保が容易になるだけでなく、オリンピックをはじめとする大規模イベントを契機とした大型都市開発等で、歩道を含む道路空間を移動のみならず移動の拠点とすることを通じてスペースを有効活用することで、快適で利便性の高い都市づくりに寄与できる。長期的にみても、ワンウェイ(乗捨て)シェアリングサービスのネットワークが広がることで、公共交通を補完するインフラとして機能しやすくなり、人々の移動に係る自由度を一層向上させることに貢献し得ると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	警察庁 国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
61	28年 11月17日	28年 12月6日	駐車場を設置する小売店舗における車両出入口設置基準の運用の統一化及び基準の見直し	<p>【具体的内容】 駐車場を設置する小売店舗における車両出入口設置基準について、道路管理者に対し乗入幅に関してより柔軟に対応する方向で対応するよう、周知徹底を図り運用の統一化を進めるとともに、乗入箇所を2箇所まで設置できる条件の例示を増やすことなどを通じて乗入箇所に関する基準を見直すべきである。</p> <p>【提案理由】 小売店舗が敷地内に駐車場を整備するため、車両の出入口を歩道に設置する場合、乗入幅の基準は車種に応じて3つに分類され、「乗用車・小型貨物自動車は4メートル、普通貨物自動車等(6.5トン以下)は8メートル、大型及び中型貨物自動車等(6.5トン超)は12メートル」と定められている。 あわせて、乗入箇所については、原則として出入対象施設について1箇所とされており、出入口を分離する必要のある施設等特別の事情がある場合及び特に大型の貨物自動車の出入りする場合に限り、2箇所まで承認することができるとされている。 こうした中、2010年の「国民の声」おかしなルールの見直しに関する提案(集中受付等)において、国土交通省の回答では、「車両の出入口を歩道に設置する工事の審査にあたっては、当該道路管理者が、『道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について』(平成6年9月30日付け建設省道政発第49号道路局長通達)を参考にそれぞれ定めた運用基準に基づき、歩行者の安全、沿道施設への車両の出入りの円滑等のバランスを考慮しながら、個別具体の箇所に応じて対応しています。また、当該通達においては、乗入口を出入りする車種に対応した乗入幅を適用することとしております」との見解が示されている。 しかし、大型車の利用見込みや納品車の搬入状況等について説明し、各道路管理者(申請先)との協議を行ったとしても、乗入口を出入りする車種に対応した乗入幅の適用状況をめぐっては、大型及び中型貨物自動車等(6.5トン超)の利用が多い場合であっても最高8メートルまでしか乗入幅が認められないケースが少なくなく、申請先の担当者によって見解が大きく異なることもあり、対応に苦慮している。 また、乗入箇所の数についても、原則1箇所という回遊性の低い基準が定められていることから、利便性のみならず、駐車場への進入・退出ならびに駐車場内の移動の安全性の向上には、更なる改善が必要と考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省
62	28年 11月17日	28年 12月6日	車両の幅が道路幅を超過しないクレーン車の通行許可条件の緩和	<p>【具体的内容】 特殊車両のうち、車両の幅が道路幅を超過しないクレーン車に限り、通行時間帯制限を撤廃ならびに後続車を不要化(先導車1台のみ配置)するとともに、通行条件がAとなる経路を走行する場合は許可申請を不要とし、届出のみとするべきである。</p> <p>【提案理由】 通行条件の区分がDとなる車両、及び寸法のうち幅に関して通行条件の区分がCとなり且つ車両の幅が3メートルを超える車両については、夜間(午後9時～午前6時)に通行することとされている。また、特殊車両通行許可申請において標準処理期間は、一定の条件を満たすことを前提として、新規・変更の場合は受付日から3週間以内とされているが、実際には20～40日程度を要している。 こうした中、「工場内で大規模な事故が発生した場合」や「工場設備の点検等の結果、緊急修繕が必要になった場合」等、産業活動において緊急時にクレーン車を出勤させた迅速な災害対応を妨げる要因のひとつとなっている。他方で、緊急時に申請内容に基づいて道路管理者において緊急性を判断することは困難と考えられることから、後述のクレーン車の形状・性能を踏まえ、平時より通行許可条件の緩和や手続きの簡素化を図る意義は大きい。 例えば、車両の幅が道路幅を超過しないクレーン車であれば、走行速度も通常的大型トラックと同等である。加えて、クレーンのアームが前方に向いていることから、道路状況の安全点検を主な目的とする先導車は必要と思われるものの、積載貨物の点検を主な目的とする後続車を不要としても、通行量の多い昼間(午前6時～午後9時)の特殊車両の道路走行によって域内交通における安全性を著しく損ねる恐れは低いと考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
63	28年 11月17日	28年 12月6日	物流施設内における防火区画の整備義務の緩和	<p>【具体的内容】 延べ面積が1500平方メートルを超える物流施設については、防火区画の整備を義務付けられている延べ面積の上限値を緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】 延べ面積が1000平方メートルを超える建築物は、防火上有効な構造の防火壁によって有効に区画し、かつ、各区画の床面積の合計をそれぞれ千平方メートル以内としなければならない、とされている。このうち、延べ面積が1500平方メートルを超えるものは、床面積の合計1500平方メートル以内ごとに1時間準耐火基準に適合する準耐火構造の床もしくは壁または特定防火設備で区画することが求められている。</p> <p>避難安全検証法に基づけば、空間の広さ・高さともに、数値が大きければ大きいほど、避難するうえで有利となる。先進的な大型物流施設の多くは、避難安全検証法(全館・階)に基づいて整備されていることから、一律に1500平方メートル以内ごとに防火区画を設けることが必ずしも望ましいことはいえず、避難するうえでより有利な条件となるよう、防火区画を拡大することが有用なケースもあると考えられる。また、防火区画を設ける延べ面積を拡大することで、当該物流施設内で行われる物流業務の更なる効率化にも資する。</p> <p>延べ面積が1500平方メートルを超える建築物に床面積の合計1500平方メートル以内ごとに上述の基準を満たす防火区画を設けることについて、当該建築物の部分でその用途上やむを得ない場合においては防火区画の設定義務を免除されているが、これに該当する建築物に、工場と同様に物流施設も追加指定することが望ましい。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省
64	28年 11月17日	28年 12月6日	ランブウェイを設置した物流施設に対する容積率制限の緩和ならびにランブウェイに対する避難階段の適用	<p>【具体的内容】 多層型の施設内をトラック等の貨物車両が自走できるランブウェイを設置した物流施設については、容積率制限を緩和すべきである。</p> <p>また、一定の条件を満たす形で物流施設に設置されたランブウェイについては、建築基準法上の避難施設として、とりわけ、消防車両も利用可能なランブウェイが2つ以上設置されている場合は、建築基準法上の避難階段と認めるべきである。</p> <p>【提案理由】 <容積率制限の緩和> 容積率については、都市計画上の工業地域ならびに工業専用地域は最大400パーセント、準工業地域は最大500パーセントの指定が認められているが、実際は容積率200パーセントの地域が工業系の用途地域の大半を占めている。物流施設は保安上の理由等により、敷地内の通行が認められている者が関係者に限られるなど、施設の性格上、総合設計制度の利用が難しいほか、工業専用地域や工業地域等において、高度利用地区、特定地区、再開発等促進区等、マスタープランで位置づけられたエリアはないため、既存の容積率制限を緩和する特例制度の活用が困難な状況にある。</p> <p>加えて、近年は同地域における共同住宅の建設等も進んでおり、慢性的な用地不足に直面している。</p> <p>こうした中、最近では多層型の物流施設内をトラックが自走できるよう、ランブウェイを設置した大型物流施設が多数開発されている。当該施設は、複数の企業の倉庫を集約することで、工業系の用途地域において、スペースの有効活用に大きく貢献していると思われる。ランブウェイを設置した物流施設に対する容積率制限の緩和措置を講じることで、当該施設の整備促進を通じてスペースの有効活用を後押しすることは、まちづくりの観点からも有益と考えられる。</p> <p><ランブウェイの避難施設(避難階段)適用> 現行の建築基準法では、ランブウェイが定義されていないため、避難施設として認められていない。</p> <p>しかし、ランブウェイはトラックが自走して当該物流施設の上方まで到達できる構造となっており、道路と同様の機能を有していることみなしても、特段支障はないと考えられる。一部の自治体では、施設内のスロープを不特定多数の人々が避難経路として活用することを想定した建築物が津波避難ビルに指定されている例もある。</p> <p>ランブウェイが避難施設として認められれば、設計の自由度が高まることや、管轄する消防当局との協議で評価される点が増えるなど、メリットが期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
65	28年 11月17日	28年 12月6日	市街化区域内における開発許可の適用条件の緩和	<p>【具体的内容】 都市計画法上の市街化区域内への小売店舗の出店において、当該店舗における生活インフラとしての機能拡充をより迅速に行えるようにすることで、多くの生活者の利便性を高めることに資すると考えられる場合は、開発許可の取得が不要となる開発規模の基準の下限値を、少なくとも区域区分が定められていない都市計画区域及び準都市計画区域と同水準（3千平方メートル以上）にまで引き上げるべきである。</p> <p>【提案理由】 都市計画法上の市街化区域内において開発行為をしようとする者は、開発行為の規模が千平方メートル以上である場合、あらかじめ都道府県知事（地方自治法上の指定都市等の区域内にあつては当該指定都市等の長）の許可を受けなければならない、とされている。 しかし、例えば、市街化区域内にコンビニエンスストアが出店する場合、店舗の形態は郊外型が多く、客層の中心である車で来店客のために、十分な量の車両台数を収容可能な駐車場を整備することが不可欠となっている。こうした場合、店舗の敷地面積としては千平方メートル以上を要する。 市街化区域内の開発行為であるため、当該開発行為による市街化が進むことについて特段支障はないと思われる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	国土交通省
66	28年 11月17日	28年 12月6日	大規模小売店舗の駐車場設置台数に係る基準の引き下げ	<p>【具体的内容】 大規模小売店舗の出店・建て替えにあつては、必要な駐車台数に係る基準を引き下げるべきである。</p> <p>【提案理由】 現在、大規模小売店舗を新設する者または設置している者は、必要な駐車台数（「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」に示されている計算式に基づいて算出）を確保することが求められている。計算式に用いられるA：店舗面積当たり日來客数原単位、B：ピーク率、C：自動車分担率、D：平均乗車人員、E：平均駐車時間係数は、平成10年8月に実施された「大規模小売店舗立地法の施行のための基礎調査」及び平成15年2月に実施された「大規模小売店舗立地法指針見直しのアンケート調査」などを踏まえ設定されたものであり、平成17年の指針改定にあつては、上記アンケート調査結果の分析に加え、各係数の変化をもたらした要因について関連する諸統計や法運用主体からの意見等の分析による検証も併せて実施したうえで、原単位や各係数の変更の必要性を判断した、とされている。 また、ナショナルスタンダードとして指針に示された計算式を利用することのほか、法運用主体により地域の独自基準の有無を問わず、「特別の事情」により当該基準に拠ることが適当でない場合は、設置者は、既存類似店の実績データなどを用いることにより、法運用主体に必要な駐車台数の水準の変更を求めることは可能、とされている。 しかし、原単位や各係数の改定時から10年以上が経過しており、その間に、人口減少や少子高齢化に伴い、消費者の購買行動にも一定の変化がみられるとともに、中心市街地の衰退化が進行している地域も少なくない。加えて、最近では、外国人観光客や高齢者が増え、公共交通機関が高度に発達した地域では、自家用車を利用せず来店するケースが増えているほか、モビリティ・シェアリングに向けた新たな駐車サービスが生まれつつある。 これらを踏まえると、「特別の事情」を理由に設置者が個別に水準の変更を求める対応では十分とはいえず、今後のマーケットの変化予測を含め、これらの環境変化を反映した駐車需要を把握したうえで、地域毎に大規模小売店舗に課せられる必要な駐車台数の基準を見直す必要があると考えられる。 加えて、単に提示するデータ収集の負担が重いだけでなく、例えば店舗の立地環境が類似した既存店のデータが提示された場合など、理由が合理的であると法運用主体が判断できなければ、「特別の事情」とは認められないため、出店や建て替えを計画する際に、設置者から必要駐車台数の水準の変更を求めることも困難な状況にある。 中心市街地の大通りの路面に接道している土地所有者は、老朽建物の建替えの際に1階の店舗を諦め、駐車場や車路を整備せざるを得ないため、投資に見合う収入を確保できず、その結果として、土地・建物の有効活用や市街地の賑わい創出の妨げとなっている。 要望が実現すれば、駐車場のフリッジ化・集約化が進み、中心市街地への車の乗入れを抑制に資するだけでなく、コンパクトシティの推進や歩行者中心のまちづくり方針に沿った老朽建物の更新の促進等、安全・安心なまちづくりの実現にも寄与すると考えられる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	経済産業省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
67	28年 11月17日	28年 12月6日	遠隔監視による高圧ガス製造施設の保安業務の推進	<p>【具体的内容】 高圧ガス製造施設の区分ごとに常駐させる保安係員の代替として、ITを活用した遠隔監視を認め、人による監視からシステムによる制御というIoT化を進めるべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 製造施設の区分ごとに保安係員を選任し、高圧ガス保安に関する職務を行わせなければならないため、製造を行っている間は保安係員が常駐する形態を取っている。冷凍機械*やLPガスなどでは遠隔監視が認められ普及・促進しているが、高圧ガス施設では認められていないためIT化が促進されない。 *(社)日本経済団体連合会からの規制要望「冷凍保安責任者の選任が不要の施設で、かつ安全確認可能な遠隔監視装置を用いる場合は、冷凍保安規則第9条2号の「1日1回の異常点検」に該当することとすべきである。」に対し、「点検方法について、コンピュータ制御等による遠隔操作で行う場合については、遠隔操作を行った場合であっても十分に保安の確保が可能であると証明すれば、その方法により点検を行うことは現行制度上でも可能である。」と経産省より回答。('全国規模の規制改革・民間開放要望'に対する各省庁からの回答について(平成18年11月27日)【資料1】検討要請に対する各省庁の回答 参照)</p> <p>(b)要望理由 高圧ガス施設においても、保安係員と同等以上の水準で遠隔監視による保安が技術的に可能になっている。冷凍機械やLPガスだけでなく、高圧ガス施設においても遠隔監視を保安係員として認め、IT化を促進すべきである。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 保安係員による監視が義務づけられているが、ITを活用することにより省力化して作業効率を高め、監視の精度が高まり、生産性の向上に繋げられる。また、温度や圧力などの蓄積データにより早期異常検知が可能となり、保安水準の向上が期待できる。システム化により他の事業場への展開を推進する。</p>	(一社)日本経済団体連合会	経済産業省
68	28年 11月17日	28年 12月6日	保安講習の受講期限の延長、開催数の増加	<p>【具体的内容】 高圧ガス保安法に基づき選任する保安係員、保安主任者、保安企画推進員の保安講習を、選任した日から「1年以内」(現行6ヶ月以内)に期限を延ばすべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 高圧ガス保安法に基づく第一種製造者は、法令上、保安係員、保安主任者、保安企画推進員を選任した日から6ヶ月以内(保安係員、保安主任者は免状の交付から一定期間が過ぎている場合)に初回の保安講習を受けさせることとなっている。保安係員及び保安主任者に任命される者は、過去(3年以上前)に免状を取得しているケースが大半であり、保安受講を受ける必要がある。</p> <p>(b)要望理由 講習が約半年に1回しか開催されておらず、選任時期によっては、6ヶ月以内の受講が難しい(又はできない)ケースが生じている。千葉県の保安係員講習は、7月に2回、1月に2回開催される。募集期限は、開催の1ヶ月前～1.5ヶ月前となっている。(他都道府県においてもほぼ同時期に開催)。このため6ヶ月以内の受講の機会は、実質1回である。 例えばA社の場合、保安係員は、班長及び班長代行、保安主任者は、係長もしくは課長が任命されている。新たに保安係員講習を受ける必要がある人員は、約20名程度/年となっている。担当するプラントによっては定期修理時期と重なること、また他地区講習会でもほぼ同時期の開催となるため、結局は定期修理等の期間中であっても、人員のやりくり、各人の予定変更により受講を行っているのが実態であり、負担が大きい。 保安主任者講習及び保安企画推進員についても、開催時期が夏と冬であり、保安講習と同様となっている。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 受講機会が増えることにより、要員配置の柔軟性が阻害されている状況を改善できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	経済産業省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
69	28年 11月17日	28年 12月6日	超高压ガス設備に使用する材料が従来品と同等以上であることを判定する制度の新設	<p>【具体的内容】 高压法ポリエチレンプラントに代表される超高压施設の更新においては、形状や設計条件を変えずに材質のみを変更して設備の更新や部分変更をする場合が多い。こうした場合には、高压ガス保安協会の検査において、採用材料が従来品と同等以上であることを判定する制度を新設すべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 高压法ポリエチレンプラントに代表される超高压設備（通常100MPa以上）の設置・更新に関しては、経済産業大臣の特別認可（特認）を要する設備として、又は高压ガス保安協会長の事前評価を要する設備として、高压ガス保安協会による評価を受けることになっている。 この時、高压ガス保安協会の「超高压ガス設備に関する基準」を全項目評価することが求められる。この評価に極めて長い時間（6ヶ月オーダー）がかかり、また機器メーカーやポリエチレンメーカーの検討と申請書類作成にも膨大な時間がかかっており、国際競争力強化の阻害要因になっている。</p> <p>(b)要望理由 高压法ポリエチレンプラントの保全の現場では、設備設置時に超高压設備に使用していた材料（AISI4040Hなど）の入手が難しく、形状や設計条件を変えずに材質のみを変更して設備の更新や部分更新をする場合が多い。これは、材料メーカーがより優秀な（強度、組成等において）材料を開発し、販売しているため、従来の材料が入手困難になっているのが一因である。このように、既存設備より優秀な材料を採用した場合においても、前記の通り、全項目評価を行うために、膨大な検討及び書類作成に伴う無駄が生じている。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 更新後に使用する材料が従来の材料よりも優秀である場合は「採用材料が従来品と同等以上である」ことを判定することで、全項目を評価することが不要となれば、大幅な時間短縮に繋がり、国際競争力の強化が期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	経済産業省
70	28年 11月17日	28年 12月6日	高压ガス認定事業所の一体運営(河川等でエリア分される場合の部門長の兼務)	<p>【具体的内容】 高压ガス保安法に基づく認定事業者として、同一の保安統括者の下で管理されている場合には、河川等でエリア分けされていても、同一部門であれば、部門長が複数地区を兼務することを認めるべきである。（例えば、運転管理部門であれば、第1地区、第2地区、第3地区の運転管理部門長を兼務可能とする。）</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 高压ガス保安法に基づく認定事業者は、保安管理部門、設備管理部門、運転管理部門の三部門長を選任しなければならない。告示では、同一の部門長の兼務禁止は定めがないに関わらず、高压ガス保安協会による現地審査を受ける際、行政指導に基づき、事業所が河川等で複数の地区にエリア分けされる認定事業所においては、地区ごとに部門長を置くこととされ、兼務が認められない。この結果、地区毎に三部門長を選任しなければならない。</p> <p>(b)要望理由 本来の事業所は、飛び地も全て合わせて同一の事業所としているが、飛び地ごとを事業所とみなして三部門を設置することで、組織、人事、管理、指揮命令系統が複雑かつ煩雑になっている。さらに、近年は携帯やメール等により、遠隔地においても、リアルタイムなコミュニケーションが可能になっており、飛び地ごとに三部門を設置する意義がなくなっている。 一方で、類似制度にボイラー開放検査周期認定があるが、河川等でエリア分けされていても一つの事業所とされ、地区分けされていないため地区毎の部門長選任は不要である。</p> <p>(c) 保安管理、設備管理、運転管理の各部門を本来の事業所のもとで統一化できれば、組織や人事管理、指揮命令系統の同一化によるシンプル化、効率化や部門間コミュニケーションの向上、行き違いによるトラブル回避につながるほか、ボイラー開放検査周期認定の運用と同一化を図ることで、事業の効率化が期待できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	経済産業省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
71	28年 11月17日	28年 12月6日	事業所統合時の自衛消防設備の設置基準の合理化	<p>【具体的内容】 コンビナートの事業所統合時の自衛消防設備の設置基準について、次の方法を認めるべきである。 消火用屋外給水施設は、コンビナート全体に必要な給水設備能力を求めるとはならず、事業所内の地区毎に法規制適合を判定できるようにすべきである。 統合後の敷地面積が100万㎡以上となっても、以下を満たすことで、敷地内を4分割した通路配置を行ったものとみなすべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・統合前事業所が、各々、一端が直接公共道路に接している幅員12mの特定通路を保有していること ・消防車両が自由に往来することができる連絡を、事業所間の境界線沿いに確保していること ・統合前の敷地境界を挟んだそれぞれの事業所の製造施設間距離が12m以上あり、幅員12mの特定通路と同等の機能を持っていること <p>【提案理由】 (a)規制の現状 コンビナートの事業所を統合する場合、法的には地区が異っていても、地区を合わせて一つの事業所とみなされるが、自衛消防設備の給水栓送液能力設置基準については、それぞれの地区に事業所全体に必要な設備能力が求められている。 また、事業所の敷地面積が100万㎡を超える場合、施設地区の配置に関する省令第12条第五号では12m幅員通路にて、敷地を概ね四分割以上にしよう通路を配置することが求められている。 以上の状況が、事業所統合の際に、過剰な自衛消防設備の設置を求める現状を招いている。</p> <p>(b)要望理由 独立していた事業所が操業後に統合する場合、屋外給水設備は事業所毎に設計思想が異なっているため(給水栓配管の圧力等)、それぞれの事業所の給水栓配管を単純に接続して相互乗り入れすることは困難である。そのため、事業所全体に必要な給水施設が求められる場合、地区毎に必要な送水能力以上の消防設備を設置しなくてはならず、地区によっては過剰な設備の設置を求められ、企業間連携、事業所統合の際に自衛消防設備が大きな事業所に引きずられ過剰負担となる。 また、隣接する事業所A(95万㎡)と事業所B(65万㎡)を統合しようとした場合、敷地面積が100万㎡を超えるため、四分割以上の敷地分割規制を受けて、12m幅員の通路を新たに設置することが求められる。このようなケースにおいて、事業所Bには幅員が12m以上(実質幅員14m)あり、敷地を分割する通路を有する一方で、事業所Aは事業所Bよりも敷地面積が大きいものの、敷地内の既存の特定通路は最大で10m幅員の通路しかない。従って、敷地を四分割するために、これらの特定通路を拡幅する必要がある。しかしながら、このような拡幅は、製造施設等の配置上から難しいケースがある。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 設備投資費用の削減や、既設コンビナートの隣接事業所の合併・統合の促進を図ることができる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	総務省 経済産業省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
72	28年 11月17日	28年 12月6日	他製造所を通過する配管敷設の特例措置の設置	<p>【具体的内容】 事業所内で新たに危険物配管を敷設する場合、保有空地内だけでなく、他の製造所等を通させることも、条件を満たせば、政令23条を適用して実施できるようにすべきである。 条件として、消火活動上の問題がないほか、通過製造所等に事故等があった場合においても、当該配管を遮断可能であり、他の製造所等に被害が拡大しないと判断される場合等が想定される。 また安全対策としては、通過する製造所の取扱危険物品名、危険物取扱数量に、当該物質を加えるとともに、その製造所に見合った消火設備を設置することで、担保され则认为。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 別の製造所等の保有空地を通過して他の製造所等へ配管を敷設することは、条件を満たせば認められているが、別の製造所等を通させることは認められていない。</p> <p>(b)このため、迂回して配管を通すための土地を工面したり、別途ラックを新設する等が必要になるが、配置に苦慮することがあり、場合によっては起業性を損なっている。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 保安距離を確保するために迂回して敷設した場合と比較して、配管ラックの設置費用および距離を短縮できることから、費用削減が見込まれる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	総務省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
73	28年 11月17日	28年 12月6日	局所排気装置の性能基準と管理濃度の二重規制の解消	<p>【具体的内容】 労働安全衛生分野では、局所排気装置の性能基準による規制と管理濃度による規制がある。このうち、局所排気装置は、直接屋外排気することや、想定される使用環境において漏洩させないための最低風速が規定されている。一方、技術革新によって、排気の一部を屋内で循環させたり、風速を下げた状態においても、有害物質を健康被害の可能性が低いレベルに抑えることができることが可能となっている。なお、局所排気装置を不要とすることも認められているが、申請許可を得るまでに長期間を要している。そのため、第一管理区分を満たす場合は、局所排気装置の規制をなくし、管理濃度による規制のみとし、二重規制を解消すべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 有機溶剤中毒予防規則第十五条の二で、局所排気装置の排気を直接外気に向かって開放することが規定されている。また、第十六条では制御風速が規定されている。第十三条の三により、所轄労働基準監督署長の許可を受けて局所排気装置等を設置しないことも可能であるが、許可を得られるか不確実な段階で新しい技術の導入工事を実施し、効果を検証してから申請する必要がある。設置後も許可を得られるまではこの技術を使用できない。さらに、許可を得られるまで長期間かかるため、新しい技術を導入するための大きな障害となっている。同様の規制は特定化学物質障害予防規則にもあり、第七条で排気口は屋外に設けられていることが規定されており、第六条の三で装置を設けないことができる場合について規定されている。</p> <p>(b)要望理由 室内から排気を行うと、同じ量の外気を室内へ導入する必要がある。このとき、外気の温度を室内と同程度まで加熱・冷却する必要があるため、排気が多いほどエネルギーの消費量が増加する。そのため、排気を減らすことが省エネルギーにつながる。局所排気装置は、現在の規制では排気をすべて屋外へ開放する必要があるため、排気中の有害物質を除去する技術があったとしても、清浄化した排気を循環することができない。さらに、制御風速が規定されているため、低風速で有害物質を制御できる技術があったとしても、局所排気装置の風量を削減することができず、外気の導入量を削減することができない。また、局所排気装置の性能基準を満たさない装置を使用する場合、許可を受けるまでの期間が障害となる。</p> <p>(c)要望が実現した場合の効果 排気の一部を室内へ循環することが可能になると、局所排気装置に有害物質の除去装置を組み合わせることで排気の有害物質濃度を十分に低くすることで、排気の一部を室内に循環しながら室内は第一管理区分を維持するようなシステムの構築が可能になる。また、制御風速が撤廃されれば、装置の形状などを工夫する余地が生まれるため、技術革新が可能になる。これらの対策技術が新たに構築されると、安全と省エネルギーを両立することが可能となる。これにより、安全を維持するためのコストが下がるため、作業環境を改善する対策技術の導入促進が期待される。</p>	(一社)日本経済団体連合会	厚生労働省

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項	提案の具体的内容等	提案主体	所管官庁
74	28年 11月17日	28年 12月6日	サーバー室の火災報知器設置基準の見直し(超高感度煙感知システムを設置する場合の火災報知器の設置免除)	<p>【具体的内容】 サーバー室は、機器冷却のために空調気流が常時室内を循環し煙を拡散させてしまうため、通常、設置が求められている火災報知器が動作するような事態では既に手遅れとなる。従って、現在では、ファンを内蔵して屋内の気流を強制的に検知器内に吸入し、そこに煙の微粒子が存在するかどうかを確認する「超高感度煙感知システム」を設置するのが一般的である。火災報知器よりも高性能の「超高感度煙感知システム」を設置する場合には、重複投資を避けるためにも、火災報知器の設置を免除すべきである。</p> <p>【提案理由】 (a)規制の現状 「消防法施行規則」第23条及び第24条において、自動火災報知設備の感知器の設置に関する基準が設定されている。また「火災報知設備の感知器及び発信機に係る技術上の規格を定める省令」において技術上の規格が定められている。 (b)要望理由 現行の法制下では超高感度煙感知システムは火災報知設備の感知器の設置の対象とはならず、従来の火災検知器を設置することが必須とされている。「日本データセンター協会」の「データセンターファシリティスタンダード」並びに「一般社団法人電子情報技術産業協会」の「情報システム設備の設置ガイド」では、「超高感度煙感知システム」の設置を求めており、同システムの有用性が認められているところである。 (c)要望が実現した場合の効果 社会におけるICT利用が高まる中で、データセンター市場は成長産業である。通常の火災報知器の設置が不要となるため、事業者はデータセンターにおける重複投資を避けることが可能となり、より安価な構築が可能となる。企業による積極的なクラウド活用等を通じたデータセンターの需要に十分に対応することが可能となり、結果として企業の経営強化に貢献できる。</p>	(一社)日本経済団体連合会	総務省
75	28年 11月20日	28年 12月6日	自動車の封印表記を全国統一表記とし、運輸支局毎の封印表記を廃止して、ユーザー負担を軽減すること。	<p>現在の自動車登録の制度下では、ユーザーは使用の本拠の位置を管轄する運輸支局等において、支局毎に定められた表示の封印(道路運送車両法施行規則第8条)をしなければならず、一部の除いて、使用の本拠の位置等が変更されるたびに、管轄の運輸支局まで自動車を持ち込んで封印する必要が生じている。自動車を持ち込む間には、交通事故の危険性、CO2の排出、燃料の消費、人的な労力等が重なっており、トータルでは多大な経済的ロスと環境への負荷をばら撒いている。これらのロスが最終的にはユーザー負担増の一因となっているので、自動車の封印制度を大幅に見直し、封印の表示文字を統一することが必要である。管轄制度によって、運輸支局毎に異なっている封印の表示文字を、例えば、「日本国」、「国交省」等で統一表記とすれば、単一封印となり、その製造コストも大幅に下がる。自動車ユーザーやその代理人は、近くの運輸支局(検査・登録事務所)で管轄を気にすることなく封印が可能となり、利便性は著しく向上し、かつ所有権の公証制度も制度的に担保される。</p>	国民利便・負担軽減推進協議会	国土交通省