

創業・IT等ワーキング・グループ関連

提案事項名	該当頁
1 - 道路交通法に基づく審査基準の問題点について	1
2 - 排気量50cc以上の4輪バギー・ATVでの公道走行	2
3 - 二次占有者による道路占有申請の免除に関する運用の徹底	2
4 - 二次占有者による河川占有手続きの簡略化	3
5 - 電気通信事業者の敷設する通信線(幹線)の道路占有申請の簡素化	3
6 - 電線共同溝占有権の賃貸に関する簡略なルールの構築	4
7 - 年末年始・年度末における路上工事の抑制措置の緩和の継続	4
8 - 道路拡張工事等に伴うケーブル移設工事費用の負担軽減	5
9 - 回線工事のための道路占有申請の様式統一およびワンストップ化	5
10 - 道路占有の更新手続きの簡素化	6
11 - 現行の区分所有法が定める建替え決議要件の見直し	6
12 - 緊急通行車両の事前登録制度の拡大	7
13 - 緊急通行車両の取扱ルールの策定	7
14 - 株式市場における空売り規制改革の提案	8
15 - FIT制度の運用面での改善(焼却灰処理の円滑化)	8
16 - FIT制度の運用面の改善(木材の利用証明手続きの簡素化等)	9
17 - 再生可能エネルギーの推進上、障害となっている規制等の見直し(事業者(需要場所)1受電点規制の緩和)	10
18 - 再生可能エネルギーの推進上、障害となっている規制等の見直し(環境アセス基準の更なる緩和)	11

19 - 再生可能エネルギーの推進上、障害となっている規制等の見直し(熱電併給について)	.....	11
20 - 居住用不動産においても不動産担保ローンとして総量規制から除外すべき	.....	12
21 - 金融庁の保険商品認可手続きの改善	.....	12
22 - インターネット上の偽商品の販売防止に資する特定商取引法等の見直し	.....	13
23 - 建物について大幅に厳しい断熱基準を導入	.....	13
24 - 梅酒の区分表示について、酸味料を加えていない梅酒を本格梅酒とし、その他は梅酒と表示すること	.....	14
25 - 家庭用品の品質表示の見直し	.....	15
26 - 軽自動車を他の自動車と対等の規制とする	.....	15

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所管官庁
1	8月29日	11月1日	道路交通法に基づく審査基準の問題点について	<p>道路交通法第4条に基づく「一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び認可等の申請に関する審査基準」によれば、1営業所における必要車両は、常用車5両と予備車1両の計6両が必要となる。過疎地や交通空白地帯、地域の実情に応じて最低車両の減車は認められているが、都市と過疎地を結ぶ乗合高速バスの場合認められない。</p> <p>【具体的な例】 弊社が運行するYOKAROバスは、人口145万人の福岡県福岡市と長崎県平戸市や大分県竹田市など過疎地を結ぶ高速乗合バスである。今年8月の法改正に伴い、これまでの「貸切事業」から「乗合事業」への変更となった。貸切事業の場合は、同一県内に最低5両があれば、営業所ごとの車両を制限するものはない。乗合事業の場合は、上記の審査基準により営業所ごとに最低6両を確保しなければならない。YOKAROバスの乗合事業変更に伴い、弊社では、新たに長崎県の佐世保営業所、大分県の竹田営業所と臼杵営業所を新たに申請し許可を得た。申請の際、ただし書きにある実情に合わせた保有車両として、営業所ごとの必要車両数の減免を九州運輸局旅客第一課に問い合わせたが、高速乗合バスは想定された範囲に含まれないことから、原則通りの車両を手配するよう指導された運用上の問題から更に長崎県諫早市に諫早営業所を申請予定しているが、車両の台数で困惑している。</p> <p>【改善点】 会社全体の保有台数の最低を6両とし、各営業所での保有台数は、過疎や空白地帯等の地域制限を削除し、沿線地域の実情に合わせた台数とすることを望む。 上記のように根本的な改革が困難な場合、1営業所における最低保有車両は、過疎地と都市部を結ぶ高速乗合バスであっても、実情にあった保有車両とすることを望む。</p>	(有)SOUDA	国土交通省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所管官庁
2	9月13日	11月1日	排気量50cc以上の4輪バギー・ATVでの公道走行	<p>排気量50cc以上の4輪バギー・ATV（以下ATV）が公道で走行できるように、法改正して頂くようお願い致します。</p> <p>■ATVの有用性</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) バイクと比べ走行が安定している（スリップ等） 2) チェーンなど雪道対策をすれば雪道での走行が可能 3) 荷物搭載時に安定性がある <p>■なぜ50cc以上のATVが求められるのか:ATVは車体から体を露出して走行するという点では、バイクと似ているため、爽快感がある。上記に記載したATVの有用性も考慮すると、産業用途での活用も見込まれる。しかし現状では排気量が50ccまでと制限があるため、出力の面でユーザの要求に耐えられない面がある。</p> <p>■50cc以上のATVのメリット</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 汎用性がありさまざまなシーンでの用途に使用できる。 2) 降雪地域での需要喚起、東北など降雪地域で冬季に乗れるATVは消費者への訴求力がある。 3) 国内メーカー品の普及、すでに海外向けにはATVが販売されている。ホンダ、ヤマハ、 <p>■現状の問題</p> <p>排気量50ccのATVはミニカー登録することで公道走行可能であるが、それ以上の排気量のATVは適合する分類がなく普通自動車扱いとなり実際には登録は現実的ではない。（抜け穴的に小型特殊自動車として登録する例もある）</p> <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・50ccATVが普及せず、国内メーカーも国内向けの販売を縮小している。 ・粗悪な外国産（主に中国）が国内で販売されている。 <p>粗悪な外国産品は故障が多く消費者保護の観点から国内メーカーによる品質の高いATV生産が望ましい。現在、社会実験されている超小型自動車はガソリン車の場合、排気量125ccと想定されているようですが、この枠にATVも入れてほしいです。</p>	個人	国土交通省
3	9月13日	11月1日	二次占有者による道路占有申請の免除に関する運用の徹底	<p>(具体的内容)</p> <p>光ケーブル本線区間における二次占有者による道路占有申請の免除について、国道に関しては通達が行き届いており運用が確立されているものの、地方自治体等においては各地域によって運用が統一されていないため、地方自治体等への周知・徹底を図っていただきたい。</p> <p>(提案理由)</p> <p>光ケーブル本線区間における二次占有者による道路占有申請の免除について、国道に関しては通達が行き届いており運用が確立されているものの、地方自治体等においては各地域によって運用が統一されていないため。</p>	民間企業	国土交通省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所管官庁
4	9月13日	11月1日	二次占有者による河川占有手続きの簡略化	<p>(提案内容) 河川区域において、光ケーブル本線区間における二次占有者による占有申請を、道路占有と同様に免除することを検討していただきたい。</p> <p>(提案理由) 同じ占有形態にもかかわらず、道路においては、光ケーブル本線区間における二次占有者を行う際の道路占有申請が免除されているが、河川区域においては免除されておらず、河川区域のみ申請が必要であり、申請手続きに時間を要するため。</p>	民間企業	国土交通省
5	9月13日	11月1日	電気通信事業者の敷設する通信線(幹線)の道路占有申請の簡素化	<p>(提案内容) 同一のスパイラルハンガー内に通信線を増設する場合など、既設の通信線と敷設条件が同一である場合については、道路占有申請を届出のみでよいものとする等、手続きの簡素化、事業者負担の軽減を図っていただきたい。</p> <p>(提案理由) 既に通信線が敷設されている区間に通信線を増設する場合、ルート・地上高などが同じであっても、改めて道路占有申請を行う必要があり、書類作成・提出の手間がかかる上に許可までの時間も要するため。</p>	民間企業	国土交通省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所管官庁
6	9月13日	11月1日	電線共同溝占有権の賃貸に関する簡略なルールの構築	<p>(提案内容) 電線共同溝の有効利用と、後参画事業者等への迅速な貸出・譲渡を実現するため、電線共同溝占有権の他企業への賃貸を容易に行えるルールを構築していただきたい。</p> <p>(提案理由) 電共法（電線共同溝の整備等に関する特別措置法）に規定された後参画・占有権譲渡手続きには時間がかかり、迅速な工事の実施に支障が生じている。また、電線共同溝は長期計画（50年）のもとに構築されているが、長期にわたる需要予測は難しく、占有権（参画条数）の不足／余剰が一部で生じている。</p>	民間企業	国土交通省
7	9月13日	11月1日	年末年始・年度末における路上工事の抑制措置の緩和の継続	<p>(提案内容) 年末年始などは利用者からの工事依頼が多い時期でもあるので、当該抑制措置の緩和を継続していただきたい。</p> <p>(提案理由) 年末年始や年度末の路上工事抑制について、平成18年3月31日付国道利台41号国土交通省道路局路政課道路利用調整室から各地方整備局道路局長宛の文書「電気通信事業者による光ファイバケーブルに係る冬季・年度末における路上工事の抑制措置の緩和について」により、平成18年度から5年間の緩和措置が設けられている。</p>	民間企業	国土交通省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所管官庁
8	9月13日	11月1日	道路拡張工事等に伴うケーブル移設工事費用の負担軽減	<p>(提案内容) 道路拡張工事により既存のケーブル等の移設が必要となった場合、移設費用の補償について、共架事業者／管路利用者に対しても、電柱・管路管理者と同様にしていきたい。</p> <p>(提案理由) 道路拡張工事により既存のケーブル等の移設が必要となった場合、移設費用が必要であるが、補償要件が不明確で個別案件毎に補償の有無が判断されるため、補償を受けられずコスト負担を要するケースが大部分を占めるため。</p>	民間企業	国土交通省
9	9月13日	11月1日	回線工事のための道路占用申請の様式統一およびワンストップ化	<p>(提案内容) 道路管理者ごとに異なる申請様式を統一していただきたい。 また、さらなる改革として、道路占用申請のワンストップ化を図っていただきたい。 例えば、占用申請書(鑑)は、占用申請に必要な書類と認識しているが、記入内容に差異がないにもかかわらず道路管理者毎にフォーマットが異なるため統一化を図っていただきたい。 また、占用内容を確認するために必要な書類について、同じような書類の提出が求められているため、当該書類の簡素化し、上記同様フォーマットの統一化を図っていただきたい。</p> <p>(提案理由) 道路管理者(国・都道府県・市町村、また河川関係)ごとに申請様式やルール(添付図面の縮小コピーの可否など)が異なり、光ファイバの提供における申請作業が煩雑化し、工程調整や作業準備に時間を要しているため。</p>	民間企業	国土交通省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所管官庁
10	9月13日	11月1日	道路占用の更新手続きの簡素化	<p>(提案内容) 占用更新の手続きについて、国道は10年で統一されている一方、地方自治体は1年、3年、5年と様々であるため、国道の方法に統一していただきたい。 また、更新方法についても、管理者毎に異なり手続きが煩雑であるため、簡便な方法で統一していただきたい。</p> <p>(提案理由) 道路管理者ごとにルールが異なり、光ファイバの提供における申請作業が煩雑化し、工程調整や作業準備に時間を要しているため。</p>	民間企業	国土交通省
11	9月13日	11月1日	現行の区分所有法が定める建替え決議要件の見直し	<p>現行の区分所有法は、団地型マンションの建替え決議の要件として、団地全体で4/5以上かつ住棟単位で2/3以上の賛成が必要とされています。京口団地(姫路市)では、既に2つの管理組合がその要件を満足していますが、全体共有の中央公園部分の権利を処理するためには、全ての管理組合が法定要件を満足したうえで一括建替えを行わない限り、建替え事業に着手することができません。現行要件は、当地区のような団地にあっては、乗り越えることができない障壁と考えています。</p> <p>【提案1】現行区分所有法の建替え決議要件(4/5かつ2/3)の見直しと緩和 【提案2】「特区制度」等の創設により、全団地を一つとみなせるような手法の検討と上記の建替え決議要件の見直しによる建替え事業の実現化</p>	京口団地総合管理組合	法務省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の所管官庁
12	9月17日	11月1日	緊急通行車両の事前登録制度の拡大	<p>内容 従来から重要なライフラインの一部である固定通信網のアクセス回線や携帯電話基地局回線の提供に加え、FTTH網など、新たに普及が進んだライフラインを整備・運用する事業者による災害復旧を円滑にするため、緊急通行車両の事前登録制度の対象となる事業者の範囲を見直していただきたい。</p> <p>理由 緊急通行車両の事前登録は、「指定（地方）公共機関」の指定事業者に限定されているところ。しかし、固定通信網のアクセス回線および携帯電話の基地局回線の提供や近年普及が進んだ、FTTH網を活用した電話・テレビ放送サービス等も高い公共性を有していると考えられますが、現在、「指定（地方）公共機関」の追加指定は行われていないため、大規模災害時の復旧作業に支障が生じるおそれがある。</p>	民間企業	総警内務省 警察庁
13	9月17日	11月1日	緊急通行車両の取扱ルールの策定	<p>○内容 大規模災害時等における緊急通行車両の取扱について、東日本大震災の際に行われた柔軟な措置内容を検証し、地方自治体の災害対策本部や石油連盟を含めた「緊急通行車両」に関するルール策定を検討していただきたい。</p> <p>○理由 東日本大震災の発生時、緊急通行車両の確認を受けていない車両であっても、通行止めとなっている地域の通行許可、重点サービスステーションでの優先給油などの柔軟な対応が行われた。今後の災害発生に備え、これらの措置について取扱ルールの明確化をしていただきたい。</p>	民間企業	総警内務省 警察庁 経産省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所管官庁
14	9月27日	11月1日	株式市場における空売り規制改革の提案	<p>日本株式市場における空売り規制改革を提案致します。日本株には買い建てのみ可能な信用銘柄と売り建ても可能な貸借銘柄があります。現状、信用銘柄の場合、ヘッジファンド等の機関投資家のみが空売りできる状況です。株価は上がりやすく、急激に下げ易い性質を持っています。機関投資家から見れば独占的に建玉でき、下げ易い売り建てで利益を上げる方が明らかに容易です。この状況では如何に公的資金を投入しようとも、株価を底上げして安定して企業に資金を供給することはできません。勿論、現在の日本株式市場は、海外機関投資家の資金投入の影響が大きく、大幅にその利益を損なうことになれば、市場自体が冷え込んで却って悪影響を及ぼす懸念もあります。適度な規制改革を行うことで、上記問題を解消することはできませんでしょうか。本問題は現状の経済対策の投資対効果にも影響すると考えています。</p>	個人	金融庁
15	9月30日	11月1日	FIT制度の運用面での改善 (焼却灰処理の円滑化)	<p>焼却灰の処理の円滑化を求める ①有効利用先の確保と開拓等国の施策として検討することが必要と思われる。 ②バイオマス発電所の焼却灰は、廃掃法のグレーゾーンに当たるものとして、行政判断により産廃扱いとなる例が多々見られる。</p>	市民 キャビネット 農都地域部会 バイオマス発電事業化促進WG	環境省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の管官庁
16	9月30日	11月1日	FIT制度の運用面の改善 (木材の利用証明手続きの簡素化等)	<p>(1) 木材の利用証明手続きが煩雑で、事務負担が大きいため、その簡素化を求める。 (2) 木質バイオマスについても、規模別の導入を求める。 現在、木質バイオマスについては、規模別は導入されていないが、 ①再エネ法において、「規模ごと」(3条1項)と規定され、規模別が想定されていること ②太陽光などの再エネについては、規模別が導入されていること ③ドイツ等のFITで、木質バイオマスについて規模別が導入されていること ④現行制度では、事実上、大規模発電(5,000kw以上)の案件の具体化がほとんどであり、地域活性化上、大きな効果が期待できる中小型案件の具体化が進まないこと 等から、規模別(例えば、3区分)の導入を図られたい。</p>	市民 キャビ ネット 農都地 域部会 バイオ マス発 電事業 化促進 WG	農林水産省 経済産業省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への 検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所官庁
17	9月30日	11月1日	再生可能エネルギーの推進、障害となっている規制等の見直し (事業者(需要場所)1受電点規制の緩和)	<p>事業者(需要場所)1受電点規制の緩和について 再エネ導入目標達成には、バイオマス発電の促進、特に既設石炭ボイラーで木質バイオマスの混焼発電を推進することが効果的だが、紙パ、セメント業界等が保有する自家発電用ボイラーで混焼発電を実施するためには、バイオマス発電分のみを全量FITレートで売電できないと事業として成立しない。(注1) バイオマス発電分のみを売電するためには、売電分(バイオマス)と自家消費分(石炭)を区別しなければならず、通常の引き込み線とは別に、売電用の専用線を増設する必要があるが、これは「1事業者1受電点」の規制(注2)に抵触するとして認められておらず、この規制が既設ボイラーでのバイオマス混焼発電を推進する上で妨げとなっている。</p> <p>この規制に対して、平成23年3月に電気自動車用急速充電器、平成24年3月に50kw未満の太陽光発電を対象に、1事業者(1需要場所)でも2引き込み線が可能となる特例が認められ、更に平成24年4月1日付で電気事業法施行規則第17条(一の需要場所の特例)が施行され、FIT認定の新規設備について2引き込みが可能となったが、既存設備については認められていない。</p> <p>(注1)例えば、発電単価を、石炭10円/kwh、バイオマス24円/kwhと仮定。混焼率10%とすると平均単価は11.4円/kwh。バイオマス分が区別できない場合には、売電(10%)、自家消費(90%)ともに11.4円/kwhの単価となり、売電で多少利益が出たとしても、自家消費のコストアップ(+1.4円/kwh)により逆転となり、損失を被る結果となる。</p> <p>注2)①負担の公平性の確保、②社会的なコストの抑制、③円滑な実務、の観点から、1構内又は1建物を1需要場所とし、1需要場所につき1引き込みをもって1受給契約を締結することを原則とする電気事業法19条に基づく電力会社の電気供給約款上の規定。</p>	市民 キャビ ネット 農都地 域部会 バイオ マス発 電事業 化促進 WG	経済産業省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所官庁
18	9月30日	11月1日	再生可能エネルギーの推進と規制緩和の見直し（環境アセス基準の更なる緩和）	環境アセス基準の更なる緩和 風力発電に対する環境アセスについて 導入当初、風力は点の開発であり水やガスを排出しない特徴に鑑みて、簡略化の方向とされてきた。しかし、始まると、審査委員から、従来の手法に即した細かい指摘がされており、膨大な時間とコストがかかっている。例えば、生態系への影響と称して、どじょう、だんご虫等小動物や虫への影響調査を強いられている。新しい対象分野にもかかわらず、審査委員は変わっておらず、従前の（ほとんど風力と関係ないものを含め）手法から出していない。 この結果、従前の自主アセスに比べて1年半が3～4年に、3,000万円程度から1億～1.5億程度になっている。	市民キャビネット農都地域部会バイオマス発電事業化促進WG	経済産業省 環境省
19	9月30日	11月1日	再生可能エネルギーの推進と規制緩和の見直し（熱電併給について）	熱電併給（コジェネ）について 再エネ普及のため、コジェネは有効であり、地域において熱需要の把握・発掘が重要である。我が国における熱需要は、特に冷房需要のウェイトが大きい。現行熱供給事業法の対象は、加熱能力でのみ規定しており、需要状況にマッチしていない。コジェネ推進の観点から、同法の規制を見直し促進策を講じられたい。	市民キャビネット農都地域部会バイオマス発電事業化促進WG	経済産業省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度の管官庁
20	9月30日	11月1日	居住用不動産においても不動産担保ローンとして総量規制から除外すべき	<p>住宅ローン（住宅購入での融資）は総量規制から除外され、一旦、住宅ローンを完済し、何らかの用途で同じ居住用不動産を担保に借入れする場合、総量規制に抵触し借入れができない。すなわち、無担保消費者ローンと上限が同じ借入れしかできない、この現行貸金業法はおかしくありませんか。貸金業者に対し金融関係と同レベルの金利規制を課しておいて、金融機関は居住用不動産を担保に資金使途自由でローンが取り組めるのです。これは貸金業者の問題ではなく、資金需要者等が自身の権利が行使できない問題として重大事案なのです。総量規制を存続させるならば、自身の資産を活用しての借入れに対しては、少なくとも総量規制はかけるべきではありません。なお、不動産担保ローンも住宅ローンと同等の過剰融資にならない規制は、当然あるべきである、というこは言うまでもありません。</p>	個人	金融庁
21	9月30日	11月1日	金融庁の保険商品認可手続きの改善	<p>金融庁は次の2点の観点で、保険商品等の認可を改善すべき。 ①保険商品等の内容が多少異なるだけでも、通常の許可をとらなければならない制度になっている。商品品目ごとではなく、例えば、類似グループや一部分の変更（サービスの追加・削除）の同一シリーズグループごとの許可にするなど効率的な許可制度にすべき。 ②金融庁が指定した特定の国で認められている保険商品等であれば、日本で販売する際に通常の金融庁の許可を不要すると相互承認できる仕組みを導入すべき。</p> <p>【提案理由】 金融庁の資源は限られており、保険商品等の認可手続きに過度に時間がかかりすぎる。過度な認可手続きの時間的ロス、保険会社から見た場合、商品開発の遅延につながり、効率的な事業計画を困難にしている。</p>	民間団体	金融庁

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所管官庁
22	9月30日	11月1日	インターネット上の偽商品の販売防止に資する特定商取引法等の見直し	<p>インターネット上の偽商品の販売を防止する観点から、特定商取引法の範囲拡大や運用ガイドラインを見直すべきである。 同時に、インターネットオークションサイト運営会社とより強い連携を構築し、実際の運用を強化をすべきである。</p> <p>【提案理由】 インターネット・オークションサイトの出品者等の情報開示を義務づけることによって出品者の身元確認の管理強化を目指すものであり、20点以上の高級ブランド商品を販売する場合には特定商取引法の規定を順守しなくてはならない。出品者がこの義務を守らない場合、経済産業省は、当該出品者によるオークションサイトでの商品販売の禁止を要請できる。これは効果的な手段だが、その潜在的可能性が実現されるのは、それがより組織的に使用される場合に限られる。</p>	民間団体	経済産業省
23	9月30日	11月1日	建物について大幅に厳しい断熱基準を導入	<p>建物の断熱基準について、欧州先進諸国における要件から大きく後れをとっていることを踏まえ、より厳しい基準を導入すべきである。</p> <p>【提案理由】 建物の断熱の改善は、エネルギー使用を削減する最も簡単かつ最も効果的な方法の一つであり、そうすることで、有益な金銭的見返りも生み出す(出所: マッキンゼーの温室効果ガス排出削減費用曲線)。日本は現在、新規の建物により高い性能を課すための規制を設けているものの、リフォーム市場を刺激することを旨としたインセンティブを通じ、既存の建物のエネルギー効率向上に重点を置かねばならない。二重ガラス窓や、高効率エアコン、壁や天井への断熱材の取り付けといった簡単な部材交換から、現場エネルギー回収や、水処理、その他の資源保全戦略のための新技術の利用まで、ビジネスチャンスは多岐にわたるだろう。 日本においては、CASBEE(建築物総合環境性能評価システム)のような評価ツールや、住宅に係るエネルギーの使用の合理化に関する建築主の判断の基準、大型業務用建物についてのPAL/CEC(年間熱負荷係数/エネルギー消費係数)計算といった諸制度は適切な方向を目指しているが、それらに基づいてつくられる建物は、国際基準にはまだ達していない。</p>	民間団体	国土交通省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所管官庁
24	9月30日	10月22日	梅酒の区分表示について、酸味料を加えていない梅酒を本格梅酒とし、その他は梅酒と表示すること	<p>和歌山県田辺市・みなべ町周辺は、全国の約半分を生産する梅の大産地です。当地では、江戸時代より梅栽培が営々として続けられ、梅の生産・加工・販売に係る「梅産業」は地域の基幹産業として、当地方の地域経済と住民の暮らしを支えて来ました。梅農家は、急傾斜で中山間地の厳しい生産条件の中で、栽培技術の向上により生産安定と品質の向上に努め、全国一の梅産地として、優れた品質の青梅と梅干を安定して全国にお届けすることに精励してきました。一方、梅は生で食することが出来ない性質上、早くから梅干し・梅酒等を製造販売する加工業者が多く起業し、長年、梅干しや梅酒の製品開発や梅の宣伝に積極的に取り組み、消費を拡大することで、梅産業の発展に努めてきました。紀州梅の会では、地域の梅産業の重要性に鑑み産地の生産者・農協・行政を中心として、梅の振興に取り組んでいます。こうした中、健康志向の高まりから梅酒の製造量が飛躍的に増大していることは喜ばしいことです。しかしながら、一方で原料である青梅の使用量を減らし、香料・酸味料等を添加した安価梅酒が増加しており、青梅の需要量は増加しておりません。消費者は、こうした事実を十分に認識しておらず、梅酒に対する誤解が広がっていることは憂慮すべき状況です。私たち産地関係者は、この機会に消費者の皆様本来の梅酒を賞味していただき、健康増進に役立てていただければと願っているところであり、また、このことによる青梅需要量の増加に大いに期待をしているところであります。このため、梅酒としての適正な基準・区分を明確にして消費者の皆さんに分かりやすく明示していく必要があり、「梅のみを原料とする梅酒」と「酸味料等を加えた梅酒」を区分するための表示基準が必要であるものと考えます。</p>	紀州梅の会	財務省

規制改革ホットライン検討要請項目

番号	受付日	所管省庁への検討要請日	提案事項名 (タイトル)	提案の具体的内容等	提案主体名 (会社名・団体名)	制度所管官庁
25	9月30日	11月1日	家庭用品の品質表示の見直し	<p>消費者庁は「家庭用品の品質表示に関する検討会」報告書において、中長期的な見直しの在り方を示しているが、中長期的改正は「対象品目制度を廃止し、個々の製品の特性に応じた表示内容を表示可能にする」ことに絞るべきである。</p> <p>【提案理由】 家庭用品品質表示法は、同法で定められた対象品目の表示を規制する。同法は、4つのグループ(繊維製品、合成樹脂加工品、電気機械器具、雑貨工業品)に分類された約90品目について、同法の定める表示事項を表示することを要求している。 欧州における規制当局は、消費者保護に関する日本政府の懸念と同じ懸念に対して十分以上に対処しており、安全かつ良質な製品を保証していると確信する。 したがって、欧州の基準をすでに満たしている製品に日本の規制・規則を適用することは、貿易障壁を生み出すことにしかつながらない。 我々は、同法の改正を検討している消費者庁の最近の活動を歓迎するが、世界中の市場に製品を供給するグローバル企業のニーズをもっと考慮すべきである。これは、日本の消費者を害することなしに、海外市場で活動する日本企業にも有益となるはずである。</p>	民間団体	消費者庁 経済産業省
26	9月30日	11月1日	軽自動車以外の自動車と対等の規制とする	<p>自賠責保険、高速道路通行料及び自動車保管場所証明の提出など、自動車に関する諸規制・制度の要件を、軽自動車と他の自動車とで対等にすべき。</p> <p>【提案理由】 軽自動車は日本独自の車両分類であり、自賠責保険、高速道路通行料が普通車よりも安いというメリットがあり、自動車保管場所証明要件も普通車ほど厳しくない。外国生産車では、日本の規制制度で造成された軽自動車指定を受ける資格が無く、軽自動車が享受している規制面・金銭面の特権は、類似の性能と本体価格を持つ欧州製小型車及び準小型車が利用可能な市場を大幅に制限している。</p>	民間団体	国土交通省 警察庁 金融庁