

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革A/民間開放B)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057158		G44	z16001	国土交通省	道路法第47条の2第1項	許可期間最長1年	c		工事の実施等により道路の状況等は変化し、許可の審査に必要な道路の状況に関する基本的なデータは1年を単位としており、現在は1年を上限としているところ。 なお、コスト軽減については、平成16年12月に車両制限令を改正し、平成17年4月より手数料を約2/3としたところ。事務負担の軽減については、平成16年3月からは電子申請システムを導入し、利便性の向上のためシステム改良に努めているところ。		(社)日本経済団体連合会	158	A	特殊車両の通行許可期間の延長	特殊車両の通行許可期間を延長すべきである。		一旦許可を得ても、許可期間(6か月~1年)の更新が生じた場合は更新申請が、また、申請者及び申請経路等の変更が生じた場合は変更申請が、それぞれ必要となり、申請費用も別途必要となる。上記要望の実現により、申請事業者および行政事務に係る事務負担とコストを軽減できる。	道路法第47条の2第1項の通行許可の手続き等を定める省令第6条	国土交通省道路局道路交通管理課	一般的制限値を超える車両が道路を通行する場合には、車両の構造または車両に積載する貨物が特殊であるため、道路管理者がやむを得ないと認めるときには当該車両を通行させようとする者の申請に基づき通行を許可することとなっている。 2004年3月から特殊車両通行許可の「オンライン申請システム」が導入されたことにより、申請手数料が削減されたほか、申請手数料についても、同年6月の規制改革・民間開放集中交付月間の回答において示された方針に基づき見直しを実現した。
5059	5059003		G44	z16001	国土交通省	道路法第47条の2第1項	許可期間最長1年	c		工事の実施等により道路の状況等は変化し、許可の審査に必要な道路の状況に関する基本的なデータは1年を単位としており、現在は1年を上限としているところ。 なお、コスト軽減については、平成16年12月に車両制限令を改正し、平成17年4月より手数料を約2/3としたところ。事務負担の軽減については、平成16年3月からは電子申請システムを導入し、利便性の向上のためシステム改良に努めているところ。		(社)全日本トラック協会	3	A	特殊車両の通行許可期間の延長について	特殊車両の通行許可期間の延長について	特殊車両の通行許可期間の延長について	一般的制限値を超える車両が道路を通行する場合には、車両の構造または車両に積載する貨物が特殊であるため道路管理者がやむを得ないと認めるときは、申請に基づいて車両の通行許可を受ける事となっているが、一旦許可を得ても、許可期間の更新が生じた場合は更新申請が、また、申請者及び申請経路等の変更が生じた場合は変更申請がそれぞれ必要となり申請費用も別途必要となることから、申請事業者の申請に係る事務負担とコストを軽減するための許可期間の延長を図られたい。	道路法第47条の2第1項の通行許可の手続き等を定める省令第6条	国土交通省	
5057	5057075		G45	z16002	国土交通省	建設業法第26条	企業集団に属する建設業者の間(親会社とその連結子会社の間に限る。)の 出向社員を出向先の会社が工事現場に主任技術者として置く場合に、当該出向社員と当該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱う際の要件として、 ・連結子会社がすべて企業集団に含まれる者であること ・親会社又はその連結子会社(その連結子会社が2以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けているほか、出向社員を主任技術者又は監理技術者としておく建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことが条件となっている。	c		本制度は、建設業界の統合・再編を進めるにあたり、監理技術者及び主任技術者の直接雇用の原則が支障とならないよう特例として認められたものであり、他に如何なる条件を課したとしても、経営事項審査を親会社及び連結子会社の双方が受審していることを認めることは、建設業界の統合・再編を進める本制度の趣旨にはそぐわないと考える。また、企業グループとしての活動、人材の有効活用は様々であり、企業グループごとに検討されるべきものであるが、少なくとも、技術者の流動性を高める一方で、本制度を悪用してグループ内の企業が都合よく受注機会を高めることは避けるべきである。		(社)日本経済団体連合会	75	A	主任技術者・監理技術者への出向者の就任制限の緩和	監理技術者・主任技術者の親会社間の出向について、さらに規制を緩和し、親会社、子会社がともに経営事項審査を受けている場合でも監理技術者・主任技術者の出向を認めるべきである。	当該企業が属する建設業種に要請される技術者としての技量、経験、ノウハウを十分に保有する場合で、かつ連結納税に適用している親子間会社における出向者は出向先企業の指揮命令系統下で管理統率されることから、当該企業の技術者として、その職責を全うすることが十分可能である。	建設業法第26条第1項、第2項、第3項「親会社及びその連結子会社の間の出向社員と当該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱うこと」(平成15年1月22日国総建第335号)。	国土交通省総合政策局建設業課	企業集団に属する建設業者間(親会社とその連結子会社)において、出向社員を出向先が工事現場に主任技術者又は監理技術者として配置する場合、当該出向社員と当該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱うこと。しかし、親会社又は連結子会社(その連結子会社が2つ以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であることを、その要件の一つとしている。	

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(規制改革A/民間開放B)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5068	5068004		G45	z16002	国土交通省	建設業法第26条「親会社及びその連結子会社との間の出向社員を当該出向先の会社が工事現場に主任技術者として置く場合に、当該出向社員と当該出向先の会社との間に直接的かつ恒常的な雇用関係があるものとして取り扱う際の要件として、連結子会社がすべて企業集団に含まれる者であること」	親会社又はその連結子会社(その連結子会社が2以上ある場合には、それらのすべて)のいずれか一方が経営事項審査を受けていない者であること等が定められているほか、出向社員を主任技術者又は監理技術者としておく建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことが条件となっている。	c		本制度は、建設業界の統合・再編を進めるにあたり、監理技術者及び主任技術者の直接雇用の原則が支障とならないよう特例として認めたものであり、他に如何なる条件を課したとしても、経営事項審査を親会社及び連結子会社の双方が受審していることを認めることは、建設業界の統合・再編を進める本制度の趣旨にはそぐわないと考える。また、企業グループとしての活動、人材の有効活用は様々なが、少なくとも、技術者の流動性を高める一方で、本制度を悪用してグループ内の企業が都合よく受注機会を高めることは避けるべきである。		情報通信ネットワーク産業協会	4	A	主任技術者/監理技術者への出向者の就任要件の緩和	親会社・子会社が共に経営事項審査を受けている場合でも、当該親会社・子会社が一定の条件を満たす場合には、監理技術者・主任技術者について連結親会社間での出向について認めるよう規制緩和していただきたい。(一定の条件とは当該会社がペーパーカンパニーまたは不良・不適格建設業者でないことが客観的に明らかな場合を言う)		産業界では、国際競争力の強化、意思決定の迅速化、機動的な経営を目的に、事業分野ごとの分社化を積極的に進める事業の専門性を高めると共に、企業グループとしての連結経営力の重視、強化に取り組んでいる。こうした産業界の取り組みに対して、政府でも企業組織の再編にかかわる会社法(商法)の改正、連結経営に対応した企業会計制度の整備、労働法の改正による雇用の流動化への対応等々、必要な措置、制度の整備に取り組んでいただいている。建設業法の分野においても連結親子会社の関係にある企業間において、技術者の流動化が認められている。しかし、本制度の趣旨は建設業界の再編統合を促進するために設けられたものであるとされ、本制度の適用を受けるには親会社、子会社のどちらか一方だけが経営事項審査を受けているケースに限られており、親会社、子会社の双方が経営事項審査を受けている場合には本制度は適用されない。かかるに、国際競争力強化や経営のスピードアップを目的とした分社化の場合、子会社も自立的に建設業を営むため経営事項審査を受けるケースが多い。また、連結経営力を強化の観点から、出向等親会社、子会社間の人材交流は拡大圧力に行われている。しかし、現状ではこの場合企業集団として認められず、分社化、連結経営強化を進めるにあたっての新たな規制ともなっている。企業が競争力のある組織形態を選択できるよう直しをお願いしたい。もとより企業集団の名の下に不良・不適格事業者が契約に参加することがあってはならない。技術者の直接雇用、恒常的雇用の原則は保持しながら、連結子会社であってペーパーカンパニーや不良・不適格事業者でないことが客観的に明らかな子会社と親会社の間については、出向者であっても出向先と直接的、恒常的な雇用関係があるものとして取り扱うようにすべきである。	建設業法第26条・国総建第335号(「親会社及びその連結子会社との間の出向社員に依る主任技術者又は監理技術者の直接的かつ恒常的な雇用関係の取扱い等について」)	国土交通省総合政策局建設課	
5034	5034004		G46	z16003	国土交通省	公共工事の前払金保証事業に関する法律第19条、第27条、第28条	保証事業会社は、公共工事の請負者が金融機関から当該公共工事に関する資金の貸付を受ける場合のその債務を保証する事業等の外、他の事業を営んではいけないとされている。また、保証事業会社は、前払金の使途監査を厳正に行わなければならないとされている。	c		前払金の原資は国民の税金であることから、前払金保証事業は極めて公共性が高く、公正かつ緊要に運営される必要があるため、前払金保証事業は公共工事の前払金保証事業に関する法律(以下「前払法」という。)に基づき国土交通大臣の登録を受けた会社に対してのみ、その事業運営を認めることとしている。 一方で、前払金保証事業の登録申請があった場合、前払法第6条の拒否要件に該当しない限り、国土交通大臣は登録しなければならないこととされており、資本金等の一定の要件を満たせば誰でも当該事業を営むことは可能である。 なお、上述の通り前払金の原資は国民の税金であり、また、前払金は当該公共工事の施工資金として、請負者の下請代金や資材代金の適正な支払に充当される必要があるが、この下請代金については下請業者保護の観点からも適正に使用されるべきものであることから、その使途については厳正に監査されることが必要である。		(社)日本損害保険協会	4	A	公共工事の前払い金保証事業への担保の参入	①公共工事の前払い金保証、すなわち「公共工事を受注した企業が債務不履行に陥った場合に、発注者が支出した前払い金が損失にならないように保証する」制度への参入。 ②併せて、資金使途確認に係る実務負担を軽減する。	国及び地方自治法が請負者に対して納付義務付けした企業が債務不履行に陥った場合に、損害保険会社は、履行保証保険、履行ボンドの引き受けにより契約保証金に代替する保証措置を提供している。 担保として、現行の履行保証保険、履行ボンドのノウハウを活かすことのできる、前払い金保証の分野に参入したい。	①現状、「公共工事の前払金保証事業に関する法律」で、原則、保証者の業が禁止(銀行のみ可)されており、担保による取扱いができない。 担保が前払い保証分野へ参入することで、同分野に市場原理に基づく競争性を導入し、サービス内容の充実・向上を図ることができる。 ②「公共工事の前払金保証事業に関する法律」第27条で「保証事業会社は、保証契約の締結を条件として、発注者が請負者に前払金を支払った場合においては、当該請負者が前払金を適正に当該公共工事に使用しているかどうかについて、厳正な監査を行わなければならない。」と定められており、前払保証会社では、資金使途確認の手段として「前払金使途内訳明細書」や「支払先が確認できる書類(下請契約書、注文請書、下請届、施工体系図、施工体制台帳等)」を建設業者から取り付け、内容に問題がないことを確認したうえで、金融機関に対して前払金の払出承認をし、承認を受けた金融機関は下請・資材業者に対して直接前払金の振り込みを実施する業務となっている。前払金の使途の監査は、立法の主旨からも極めて重要であるが、監査方法は、一定の要件を満たす請負者に対して監査業務の効率化・簡素化が可能な運営とさせていただきたい。	「公共工事の前払金保証事業に関する法律」第19条、第27条、第28条 「公共工事の前払金保証事業に関する法律施行令」第5条	国土交通省	
5057	5057147		G46	z16003	国土交通省	公共工事の前払金保証事業に関する法律第19条、第27条、第28条	保証事業会社は、公共工事の請負者が金融機関から当該公共工事に関する資金の貸付を受ける場合のその債務を保証する事業等の外、他の事業を営んではいけないとされている。また、保証事業会社は、前払金の使途監査を厳正に行わなければならないとされている。	c		前払金の原資は国民の税金であることから、前払金保証事業は極めて公共性が高く、公正かつ緊要に運営される必要があるため、前払金保証事業は公共工事の前払金保証事業に関する法律(以下「前払法」という。)に基づき国土交通大臣の登録を受けた会社に対してのみ、その事業運営を認めることとしている。 一方で、前払金保証事業の登録申請があった場合、前払法第6条の拒否要件に該当しない限り、国土交通大臣は登録しなければならないこととされており、資本金等の一定の要件を満たせば誰でも当該事業を営むことは可能である。 なお、上述の通り前払金の原資は国民の税金であり、また、前払金は当該公共工事の施工資金として、請負者の下請代金や資材代金の適正な支払に充当される必要があるが、この下請代金については下請業者保護の観点からも適正に使用されるべきものであることから、その使途については厳正に監査されることが必要である。		(社)日本経済団体連合会	147	A	公共工事の前払金保証事業への損害保険会社の参入【新規】	①公共工事の前払金保証業務を損害保険会社が取り扱うことを可能とすべきである。 ②資金使途確認について、これまでの取引実績、会社の規模・実績・経営状態、完工実績、手持ち工事の履行状況等を考慮し、問題ないと判断できる場合には、「前払金使途内訳明細書」や「支払先が確認できる書類」の取り付け等を不要とし、より簡素な方法で代替できるようにすべきである。	損害保険会社は、履行補償保険、履行ボンドの引受けにより、国および地方公共団体が請負者に対して納付義務づけける契約保証金に代替する保証手段を提供している。 保険会社が、現行の履行保証保険、履行ボンドのノウハウを活かし、前払金保証事業を取り扱うことにより、公共工事のより円滑な遂行が期待できる。	公共工事の前払金保証事業に関する法律第19条、第27条、第28条 公共工事の前払金保証事業に関する法律施行令第5条	国土交通省	現状、「公共工事の前払金保証事業に関する法律」では、銀行を除いて、原則保証者の業が禁止されており、損害保険会社が取り扱うことはできない。「公共工事の前払金保証事業に関する法律」第27条において、「保証事業会社は、保証契約の締結を条件として、発注者が請負者に前払金を支払った場合に当該公共工事に使用しているかどうかについて、厳正な監査を行わなければならない」とされており、前払保証会社では、資金使途確認の手段として「前払金使途内訳明細書」や「支払先が確認できる書類(下請契約書、注文請書、下請届、施工体系図、施工体制台帳等)」を建設業者から取り付け、内容に問題がないことを確認したうえで、金融機関に対して前払金の払出承認をし、承認を受けた金融機関は下請・資材業者に対して直接前払金の振り込みを実施することとされている。	

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要項別(規制改革A/民間開放B)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5034	5034006		G47	z16004	国土交通省	自賠法7条、8条	契約期間中に異動事由が生じた場合には、保険の証明内容と当該自動車に関する実態を符合させ、保険証明書の記載の真正性を確保する趣旨から、保険契約者は当該異動事由についての記入を受けなければならない(自賠法第7条第2項)、かつ、保険会社は、証明書の変更の申出があったときは、遅滞なく記入しなければならない(自賠法第7条第3項)。そして、その記入を受けた証明書を備え付けなければ、運行の用に供してはならないこととしている(自賠法第8条)。	c		異動承認書を後日に発行することを認めた場合、当該承認書が後日郵送等により契約者に届くまでの間において、不真正な証明書を備え付けたまま自動車を運行することとなるが、これにより、保険契約が不明確になり、支払手続きが煩雑化する恐れがあるばかりでなく、被害者は不真正な当該証明書が示す契約内容に基づき加害者が加入している保険会社に対して保険金請求を行うこととなるため、適切な被害者保護に支障が生じることとなり、適当ではない。		(社)日本損害保険協会	6	A	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和	自賠法第7条第2項では、自賠責証明書の記載事項に変更があった場合は変更内容を証明書に記入を受けなければならないこととなっているが、記載事項に変更があった場合に手続きに一定の猶予期間を設けて、後日、保険会社から異動承認書を交付するという任意保険の異動と同様の手続きを認めていただきたい(契約者はオリジナルの自賠責証明書と異動承認書を合わせて携行することとなる)。	異動手続きの利便性向上により、迅速な異動手続きが可能となる。異動処理発生件数 約23万件/年(損保全社計)	・現行法令下では、契約者は異動手続き期間中には車両の運行が出来なくなるが、本改正により異動手続き期間中も車両の運行が可能となるというメリットが認められる。 ・自動車検査証の記載事項の変更については手続きに15日以内の猶予期間が認められており、自賠責証明書についても同様の猶予をお願いするものである。 ・仮に猶予期間中に事故が発生したとしても実際の保険金支払いまでは一定期間を有するため、それまでには必ず異動手続きが行われ、本改正は保険金の支払い、被害者保護を後退させるものではない。 ・また、本改正は自賠法第7条第2項の速やかな履行に資するものであると考えられる。	自賠法第7条第2項、第8条	国土交通省	
5066	5066013		G47	z16004	国土交通省	自賠法7条、8条	契約期間中に異動事由が生じた場合には、保険の証明内容と当該自動車に関する実態を符合させ、保険証明書の記載の真正性を確保する趣旨から、保険契約者は当該異動事由についての記入を受けなければならない(自賠法第7条第2項)、かつ、保険会社は、証明書の変更の申出があったときは、遅滞なく記入しなければならない(自賠法第7条第3項)。そして、その記入を受けた証明書を備え付けなければ、運行の用に供してはならないこととしている(自賠法第8条)。	c		異動承認書を後日に発行することを認めた場合、当該承認書が後日郵送等により契約者に届くまでの間において、不真正な証明書を備え付けたまま自動車を運行することとなるが、これにより、保険契約が不明確になり、支払手続きが煩雑化する恐れがあるばかりでなく、被害者は不真正な当該証明書が示す契約内容に基づき加害者が加入している保険会社に対して保険金請求を行うこととなるため、適切な被害者保護に支障が生じることとなり、適当ではない。		社団法人リース事業協会	13	A	自賠責保険の契約変更手続きの簡素化	自賠責の名義などに変更があった場合に、自賠責の証明書に直接変更内容を記入するのではなく、別途、保険会社から変更内容を記した書類を交付するという方式の手続きを認めて欲しい。		リース会社の社名変更が行われた場合は、リースカーの自賠責の名義変更の手続きが必要となる。現行方式では、その際に自動車に備え付けている自賠責証明書を全ユーザーから回収する必要があるが、自賠責証明書は備え付け義務があるためその間は自動車を運行することが出来なくなり手続きには多大な困難が伴う。従来、自動車検査証の所有者名変更にも同様の問題が生じていたが、自動車検査証については道路運送車両法の政令変更が予定されており(所有者と使用者が異なる場合は、車検証上に最新の所有者が表示されなくても可となる)、自賠責の手続きについても簡素化を求めるものである。	自動車損害賠償保障法第7条第2項、第3項、第20条の2第1項第3号	国土交通省	
5086	5086006	1	G47	z16004	国土交通省	自賠法7条、8条	契約期間中に異動事由が生じた場合には、保険の証明内容と当該自動車に関する実態を符合させ、保険証明書の記載の真正性を確保する趣旨から、保険契約者は当該異動事由についての記入を受けなければならない(自賠法第7条第2項)、かつ、保険会社は、証明書の変更の申出があったときは、遅滞なく記入しなければならない(自賠法第7条第3項)。そして、その記入を受けた証明書を備え付けなければ、運行の用に供してはならないこととしている(自賠法第8条)。	c		異動承認書を後日に発行することを認めた場合、当該承認書が後日郵送等により契約者に届くまでの間において、不真正な証明書を備え付けたまま自動車を運行することとなるが、これにより、保険契約が不明確になり、支払手続きが煩雑化する恐れがあるばかりでなく、被害者は不真正な当該証明書が示す契約内容に基づき加害者が加入している保険会社に対して保険金請求を行うこととなるため、適切な被害者保護に支障が生じることとなり、適当ではない。		損害保険労働組合連合会	6	B	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和①	① 異動手続き申し込みを受けた場合、証明書に直接異動事項を記載するのではなく、後日、異動承認書を発行する事務処理を可能とするようにして頂きたい。	異動手続きの利便性向上により、迅速な異動手続きが可能となり、結果、契約者の利便性向上につながる。	① 自賠責保険の異動手続きは証明書に直接異動事項を記載することとなっているが、異動承認書の発行により、契約者が異動手続き期間中でも車両運行が可能となるなど、異動手続きの利便性が向上し、迅速な異動手続きが可能となる。効率的な事務処理を可能とするよう検討して頂きたい。 ② 検査対象車種については、解約されない自賠責が車検期間を満たしていることを前提とすれば無保険車が発生することは考えられず、重複契約の解消と契約者の利便性も向上することから、当該事務処理を可能とするよう検討して頂きたい。	① 自賠法第7条第2項 ② 自賠法第20条の2第1項第3号	国土交通省 金融庁	

全国規制改革及び民間開放要望書(2006あじさい)

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項別(規制改革/A/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)	
5005	5005001			z16005	国土交通省	高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律施行令第7条、第8条、第9条、第14条、同施行規則第8条、第9条、第11条、第19条	経路の誘導のための設備としては、必ずしも線状ブロック等である必要はなく、音声その他の方法も認めているところ。ただし、段差又は傾斜の存在の警告のための設備としては、点状ブロック等を敷設することとしている。	d		経路の誘導のための設備としては、法令上「線状ブロック等及び点状ブロック等を適切に組み合わせ敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けること」と規定しており、線状ブロックや点状ブロック以外の方法によることができることは明確である。 また、規格化等されていない個別特定の誘導方法を、国が通達によって個々に推奨等していいことは適切でないと考えられることから、ご要望の通達を出すことは困難である。		杉原 司郎	1	A	ハートビル法の一部解釈について各省庁への通達の要望	床面積2,000㎡以上の福祉施設等で案内設備を設ける場合は、視覚障害者を道等から案内設備に円滑に誘導するための設備の設置が義務付けられている。この設備に線状ブロックや点状ブロックでなく高齢者、身体障害者にもやさしい設備(ソフトマット等)を用いる場合に法令に抵触しない旨を通達等で明確として頂きたい。	線状ブロックや誘導ブロックは多くの施設で敷設されているが、雨濡れによる高齢者の転倒、車椅子等への振動による障害等が問題となる場合がある。高齢者や身体障害者にもやさしい設備(ソフトマット等)が視覚障害者の誘導のための設備として普及すれば、多くの人々に安心感を与え、公共の福祉の増進に資することができる。	前回の回答において視覚障害者の誘導のための設備として、ソフトマット等を用いることは現行制度でも対応可能なことであった。しかしながら法令には「線状ブロック等及び点状ブロック等を適切に組み合わせ敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けること」となっているため、例示のあるブロックの設置が義務付けられているとの理解がされている事が多く、ソフトマット等の設置が進んでいない状況である。ブロックを用いず「音声その他の方法」のひとつとしてソフトマット等を設置する場合でも法令に抵触しない旨を通達等で明確にして頂きたい。	「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律第3条第1項「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の促進に関する法律施行令第14条第2項第1号(案内設備までの経路)」	国土交通省	添付資料 ①パンフレット(誘導ブロックに替わる視覚障害者歩行誘導ソフトマット) 2部 ②障害者団体からの推薦書 2部 ③敷設要領書 2部 ④敷設例 2部	
5005	5005002			z16006	国土交通省	高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成12年法律第68号)第4条、移動円滑化のために必要な旅客施設及び設備に関する基準(平成12年運輸省、建設省令第10号)第8条	現在交通バリアフリー法第4条において、旅客施設の新設・大改良に際し、事業者が移動円滑化基準への適合を義務づけているところ、視覚障害者を誘導する設備については、必ずしも視覚障害者誘導用ブロックである必要はなく、音声その他の方法も認めている。ただし、段差又は傾斜の存在を警告するための設備としては、点状ブロックを敷設することとしている。	d		視覚障害者を誘導する設備としては、移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準(平成12年運輸省、建設省令第10号)第8条において「視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない」と規定しており、視覚障害者用ブロック(線状ブロック及び点状ブロック)以外の方法によることができることは法文上明確である。 また、規格化等されていない個別特定の誘導方法を、国が通達によって個々に推奨等していいことは適切でないと考えられることから、ご要望の通達を出すことは困難である。		杉原 司郎	2	A	交通バリアフリー法の一部解釈について各省庁への通達の要望	交通バリアフリー法に於いて、前回の回答で、現在バリアフリー法第4条に於いて、旅客施設の新設、大改良に際し、事業者が移動円滑化基準への適合を義務付けているところ視覚障害者を誘導する設備については、必ずしも視覚障害者誘導用ブロックである必要はなく、音声その他の方法も認めている。との事ではあるが、いまだかつて関係者(全国都道府県、市町村の建築関係者および建築設計事務所等)の間では、誘導ブロックでなければならないとの解釈が多いため、「その他の方法(ソフトマット等)を含め、回答内容の徹底の通達を要望します。	視覚障害者用ブロック以外の方法については、視覚障害者を連続的に誘導する機能を有していること等の回答で前回の要望については、事実認識との回答を頂きましたが、その回答が各省庁において認識されていないので、通達を要望します。	公共施設、特に、空港内施設、鉄道駅構内等(屋内)において、誘導ブロックの使用範囲の解釈の違いから、視覚障害者以外の人々(施設利用者)に対して、ユニバーサルデザインの観点から平等性に欠ける。	高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(平成12年法律第68号)第4条、移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準(平成12年運輸省、建設省令第10号)第8条	国土交通省	同上	視覚障害者用ブロックのJIS化が図られ、その敷設のルールも検討委員会等で検討された旨の回答であるが、その他ブロック以外の方法であるソフトマットに関しては、新企画により、全国の障害者団体から推薦を受け、高齢者、身体障害者にもやさしい誘導路である。
5011	5011001			z16007	総務省、法務省、財務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省	海事代理士法第1条において、海事代理士の業務は、他人の委託により、別表二に定める法令の規定に基づく申請、届出、登記その他の手続きをし、及びこれらの手続きに関し書類を作成することを業としている。 海事代理士法第17条において、海事代理士でない者は、他人の委託により、業として第1条に規定する行為を行ってはならない。但し、他の法令に別段の定めがある場合は、この限りでないとしている。	c			海事代理士がその業務として取り扱う海事法令は、特に専門的な知識が求められるものに限定しているところ。従って、他の士業者が主たる業務に付随して海事法令を取り扱うことは非常に難しく、利用者利便の確保の観点から認めることはできない。		国民利便・負担軽減推進協議会	1	A	各士業間における業務制限(禁止)条項を相互に緩和する措置の制定	各士業(弁理士、税理士、行政書士、司法書士、社会保険労務士、土地家屋調査士、海事代理士等)は、個別の業法により業務範囲が定められているが、各々の資格者が受託した主たる業務に付随する範囲の業務(争訟性のない書類の作成・申請代理等)は、個別法で禁止されている業務範囲であっても、「正当な(主たる)業務に付随する場合」として「相互乗り入れ」を認めること。	例えば、行政書士が許認可を受託した場合における、法人設立登記、事業目的変更登記等の司法書士業務を行う場合。司法書士がその登記手続きに関連して、権利義務・事実証明書類等の行政書士業務を行う場合。税理士が関与している法人の変更登記等を行う場合。行政書士、社労士等が記帳会計や資金計算を行う場合。小規模法人の税務申告業務を行う場合。土地家屋調査士が、その表示登記に関連した権利登記を行う場合等、夫々の資格者が、受託した業務に付随(密接に関連)する場合に限り、相互乗り入れを認めること。(この場、具体的には、各士業の業務制限条項に留意を付加する。但し、〇〇士、〇〇士、〇〇士がその正当な(主たる)業務に付随して行う場合を除く。)	我が国に於ける資格制度の必要性は理解できるが、日本の士業(隣接法律専門職)制度はあまりにも業務範囲が細分化されているため、ある資格者に依頼しただけでは、依頼条件が完了しないことが多々あり、国民は処理日数や手数料費用等の面において、著しい不便や余分な出費を強いられている現状がある。また、各種の手續には、資格者よりも法的処理能力に劣る本人申請が認められているという事実が存在する。以上ことから、資格者間における業務の相互制限を緩和し、国民の利便と負担軽減のためのサードパーティ競争を推進すべきである。(この場、具体的には、各士業の業務制限条項に留意を付加する。但し、〇〇士、〇〇士、〇〇士がその正当な(主たる)業務に付随して行う場合を除く。)	弁理士法第75条、税理士法第52条、司法書士法第73条、土地家屋調査士法第68条、行政書士法第19条、社会保険労務士法第27条、海事代理士法第17条	経済産業省、法務省、財務省、総務省、厚生労働省、国土交通省		

全国規制改革及び民間開放要望書(2006あじさい)

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(規制改革/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5013	5013001			z16008	国土交通省	建築基準法第48条、別表第二(リ)項第二項	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	d		都市計画で定める用途地域の制限に合致しない個別の建築物については、当該用途地域の環境を害するおそれがないもの等として特定行政庁が認めて許可することで対応可能である。また、一定の環境対策がなされた自動車整備工場の建築については、地域の特性に応じて地区計画による用途制限の緩和や地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区を活用することできめ細かく対応可能である。		環境開発研究所	1	A	商業系地域における自動車整備工場の制限の緩和	商業地域及び近隣商業地域で建設できない自動車整備工場の床面積を三百平方メートル超から二千平方メートル超に緩和する。 但し、緩和を受けるものは自動車などの販売機能を併設し、大規模小売店又は商店街と一体的であるものに限るものとする。		近年自動車販売店を系列を超えて集め、消費者の利便性を高めたオートモールという業態が出現している。 この業態は商業開発や中心市街地の魅力の向上に貢献するものと考えられるが、自動車販売店にはサービス施設である自動車整備工場部分が必須であり、これが複数集積することで現行の規制である300平米を超えてしまい、結果として中心市街地においては規制上設置が難しくなっている。 法規上は建築基準法48条による許可の申請が可能であるが、例えば再開発等促進法を定める地区計画により用途指定を定める場合には、得た変更される用途地域(見直し相当用途地域)の用途規制を前提として指導が行われるため、商業地域で建設できない大規模な自動車整備工場は設置できなくなっている。 従って、建築基準法の別表において面積要件を緩和することが必要と考えられる。 但し、緩和の本音が商業開発及び地域の魅力づけにあることから、自動車販売店を併設し、また商業開発や商店街と一体的に整備が行われるものに限るものとする。またディーラーごとの作業場を防火区画で区切ることを義務付けるなど安全を確保するための規制等を検討する。	建築基準法別表第二(リ)項第二項	国土交通省	
5013	5013002			z16009	国土交通省	建築基準法別表第二(リ)項第二項	商業地域及び近隣商業地域において、原動機を使用する工場で作業上の床面積の合計が150m <sup>2</sup> を超える建築物は建築できない。	c		近隣商業地域は、近隣の住宅地の住民に対する日用品の供給を行うことを主たる内容とする商業その他の業務の利便を促進するため定める地域とされ、商業地域は、主として商業その他の利便を促進するため定める地域とされており、建築基準法第48条及び別表第二では、当該地域において原動機を使用する工場を、一定規模の制限を定め、立地制限しているものである。 工場の床面積の考え方を区画された作業場の床面積とすることは、工場として利用される区画が多数であることで著しく大規模な工場の立地も可能とする等、商業その他の利便を促進に重大な支障をきたすおそれ大きいことから、適当ではない。		環境開発研究所	2	A	商業系地域における工場の制限の緩和	商業地域及び近隣商業地域で建設できない工場の床面積の考え方を床面積の合計から区画された作業場の面積とする。		近年の大規模商業開発においては、単に物を販売し、飲食を提供するばかりではなく、さまざまなサービス機能が織り込まれるようになってきている。また商業開発の規模も立法当時想定されている以上の規模になってきている可能性がある。そのような中、例えば店舗内のパニング工場や洋館の直しなどの作業場の面積を合計すると、仮に全体の面積に占める作業場の割合は少なくとも総面積が大きい150平米を超える場合が生じると想定される。 法の主旨としては一つの区画として150平米を超えず、かつその用途が建築物全体の中で割合を超えなければ商業系地域においても問題はないと考えられる。	建築基準法別表第二(リ)項第二項	国土交通省	
5021	5021001			z16010	国土交通省	船舶安全法第10条ノ3、船舶安全法施行規則第38条第2項	船舶検査証書の記載事項に変更を生じた場合には、船舶検査証書を書き換える必要があるが、その変更が臨時的な場合には、臨時変更証の交付に代えることができる。	c		船舶は、船舶検査証書に記載された用途、航行区域及びその他航行上の条件等に従った技術基準に適合させなければならない。不特定多数の旅客(旅客定員12名を超える場合に限り)を乗船させる場合には、最も高度な安全性が要求される旅客船としての技術基準に適合させる必要がある。 しかしながら、やむを得ない事由により船舶検査証書に記載された事項を臨時的に変更する必要が生じた場合(漁業実習船が臨時に12名を超える旅客を運送することとなる場合)には、その臨時変更の目的、内容及び航行上の条件等に応じ、諸設備、航海用具、暴露部における開口部の閉鎖装置、復原性及び満載喫水線について必要な技術基準に適合させることに加え、船体及び機関については原則として現状検査により航行に支障のないことを確認(必要に応じて海上試運転により確認)した上で、必要最小限の有効期間に限って臨時変更証を特例的に交付しているところ。 すなわち、臨時変更証の交付にあたっては、あくまで年間30日以内の臨時的な変更であることを前提とした安全の確認(簡易な検査)を行っており、年間30日を超えて変更する場合には、旅客船への用途変更により、最も厳しい旅客船の基準に適合していることを厳格に確認(詳細な検査)する必要がある。 要望にあるような多目的に使用する船舶にあっては、最も要求の厳しい旅客船の基準による検査を受け、旅客船(旅客船兼漁業実習船)としての船舶検査証書を保持するべきであり、それにより臨時変更証の敷次にわたる申請等の煩わしさをなくするものとする。		高知県教育委員会	1	A	船舶検査証書の臨時変更が行える日数の見直し	・船舶検査証書の記載事項を臨時に変更しようとする場合の日数の合計について、現行の30日以内の制限を、90日以内(年間の約4分の1)まで緩和していただきたい。 (※特に、水産・海洋高校の実習船(漁船)の旅客船への変更について) (参考) ・船舶検査証書の「用途」が漁船の船舶を旅客船に臨時に変更するには、船舶検査証書の書換申請を行い、船舶検査を受ける必要があるが、30日を超える場合には、事実上、旅客船としての船舶安全法上の要件を備えていなければならず、変更できない。 全国には水産・海洋系の高校が29校あり、それぞれ実習船を保有している。これらの船は、主に高校生の水産・海洋教育を目的に漁船として建造されているが、高校の実習期間外には旅客船として用途を変更し、小・中学生を乗せて体験航海を行い、実習船の有効活用を図っている。規制が緩和された際には、県内の全小学5年生を乗船させるなど、体験航海を大幅に拡充したいと考えている。海の持つ教育効果には高いものがあり、選手、ルールを守る心、思いやりの心を育むことなど、現在の子どもの抱えている教育課題の解決に大きな役割を果たすことができる。また、団塊の世代の大量退職を控え、今後船員の不足が見込まれるが、子どもの時から海に慣れ親しむことは後継者育成にも効果があると考えられる。	現状では、これらの実習船に小・中学生などを乗船させることは、実質的に年間30日以内しかできない。実習船から水産・海洋の高校生以外の者を乗船させるには、漁船から旅客船に船舶の用途を臨時に変更する必要があるが、この日数の合計が1年間に30日を超える場合には、事実上、旅客船として建造された船でなければならないからである。このような制限があるのは、船舶の安全性の問題からだと推察されるが、実習船の復原性は沿海区域の旅客船並に高められており、これまで、小学生を乗船させる体験航海で問題が生じたこともない。	(船舶安全法施行規則 第38条1項) 船舶所有者は、船舶検査証書の記載事項を変更しようとする場合又はその記載事項に変更を生じた場合は、すみやかに、……管海官庁に提出し、その書き換えを受けなければならない。 (船舶検査心得扶持) 船舶検査証書及び船舶検査証書の記載事項を変更しようとする場合、……臨時に変更しようとする日数の合計が、1月1日から12月31日までの1年間を通じて30日以内のときは……原則として現状検査により航行に支障のないことを確認し、必要に応じて海上試運転を行うこと。	国土交通省 海警局 海務局 海務課	宮崎県では、既に実習船を使った体験航海を30日の枠ほぼ一杯に活用しているが、航海日程の都合で、2日、3日単位で、旅客船への用途の変更手続きを繰り返すことを余儀なくされている。また、一度手続きをすれば、荒天等によるキャンセルも30日の範囲内とされており、規制が厳しい。	

全国規制改革及び民間開放要望書(2006あじさい)

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/A/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5022	5022001			z16011	防衛庁、国土交通省	なし(データの公開については、法令等の定めはない)	国土交通省に關係する地盤・地質調査等のデータについては、現時点ではインターネット等での公開はしていないものの、問い合わせがあれば、適宜情報提供を行っているところである(著作権の観点から情報提供を行っていないということではない)	d		国土交通省としては、従来から関係者の要望も踏まえつつ、地盤・地質調査等のデータの公開に係る取り組みを行っているところ。ただし、インターネット等による公開については、各施設ごとに事情が異なること、公開のためにはシステム整備など解決すべき課題もあることから、環境整備が整い次第、可能なものから順次公開していくこととしたい。		株式会社インフォース	1	B	地盤・地質調査(ボーリング調査データ)等、データ著作権譲渡とデータの公開「新規」	各省庁・機関でそれぞれ実施し保管している地盤・地質調査(ボーリング調査データ)等の著作権を譲渡するとともにデータの公開を促し、国・県・市町村・国民が自由に閲覧できるようにするべきである。	過去、及び今後発生する地盤・地質調査結果は、その実施目的、発注機関を問わず、その著作権を民間に譲渡し、インターネット等を使用し積極的に公開させる。これは各省庁、自治体がいばらばらで実施したのでは効果は少なく、統一した支持のもと一貫した管理環境を構築し実施してその効果を発揮する。	地盤・地質調査は道路・橋梁・河川・トンネル・港湾・鉄道・下水・浄水等、様々な施設構築の目的で行われているが、その殆どが公共事業の一環として実施されている。このデータは発注者、すなわち各省庁機関の保有物となっているが、それが著作権を主張し保管、管理しているため省庁間では、国・県・市町村がそれぞれのデータを確認しあう事が容易ではない状況である。許すの風水害・地震の復興事業などには重要な基礎データとなりうる地盤・地質調査データを公開することは、復興事業及び災害対策に効果を発揮し、既存資料の有効利用から公共事業費の削減、さらには公共のデータ全てを公開することで民間事業の耐震偽造問題などの歯止めの一因にもなる。		全ての省庁及び地方自治体	
5023	5023001			z16012	国土交通省	道路法第32条 屋外広告物法(昭和24年法律第189号)第4条に基づく各自治体条例	【道路法関係】道路に一定の工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。【屋外広告物法関係】屋外広告物法第4条において、「都道府県は、条例で定めるところにより、広告物の表示又は掲出物件の設置について、都道府県知事の許可を受けなければならない」とすることその他の必要な制限をすることができる旨が規定されている。	c		【道路法関係】道路占用の観点からは、消火栓保護やバス停の上屋のように、市民の日常生活における利便性の向上が図られるなどその整備の促進が公益上必要である場合等には、広告付きのものも認められているところであるが、道路占有は道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない範囲で許可されるものであり、物件の設置場所、設置方法等については各道路管理者が個別に判断する必要があることから、無条件に認めることは困難である。【屋外広告物法関係】屋外広告物法第32条において、規制の具体的な基準等は各地方公共団体の条例に委ねられているが、地方公共団体が条例を制定・改正する際の一つの参考資料として「屋外広告物条例ガイドライン(案)」(最終改正:平成16年12月17日都公緑発第149号。以下「ガイドライン(案)」)を策定しているところ。災害時の情報提供を含めた「公共的」目的をもちた屋外広告物又は公衆の利便に供することを目的とする広告物や掲出物件については、国民に与える影響が大きく、常時適切な情報を提供する必要があることから、例え民間業者が設置するものであっても自治体が設置場所や設置期間を随時把握しておくことが望ましい。このため、ガイドライン(案)第11条第6項に「公共的」目的をもちた屋外広告物又は公衆の利便に供することを目的とする広告物や掲出物件に該当する場合には、各地方公共団体の規則で定めるところにより知事の許可を受けて表示し、又は設置する場合に限り、禁止地域にも掲出・設置が認められる」と定めているところ、国として当該広告に係る設置場所及び設置期間を限定せずに認めた		民間企業	1	A	災害緊急時の屋外広告物の設置とその運用について	日本は地震国である。また、周囲を海岸に囲まれ津波の国とも言える。住環境においても都市部に多くの人口が集中し、大都市間を高速道路や鉄道が結んでいる。このような環境下で、屋外で動いている人達への地震情報や災害情報は、自ら知らずとも目や耳に入ってくるのが現実である。地域によっては、防災無線などで知らせる方法があるが大衆意識する点である。これらの解決策として多くの告知板を電子化し設置しようとする、それぞれの都道府県市町村の許可が必要となり、見解もそれぞれ違う。全国への告知板設置や常時動く運送車両への告知板設置協力など非常に困難である。また、仮にそれが設置されたとしても、表示内容について各地方の条例や設置規制のほか担当者の見解が異なるなど、維持管理の費用を民間広告料で捻出しようとする考えも現実的ではない。結論として、全国に設置する緊急災害通報表示装置の設置については、固定式、移動式を問わず設置場所及び設置期間を限定せずに認めて頂きたい点、そしてその運用についても無条件で認めて頂きたいと考えられている。	緊急災害通報表示装置の設置が全国の繁華街や全国を走る運送車両などに設置されたとすると、緊急災害時に必要な情報を瞬時に、情報を必要とする場所に配信することが出来る。また全国一斉に情報を配信することもできることになり、高速道路の倒壊や周辺の災害の状況など屋外においても災害状況を知ることが出来る。さらに、その表示装置で適切な避難経路の表示や音声での案内などが可能となり、パニックを回避するだけでなく二次災害を防止できる。しかしながら、この装置の維持管理については多くの費用を要する。其の維持管理のためには官民一体となった運用が欠かせず、平時時には屋外看板として表示装置を利用することによって維持管理費を削減する工夫が必要であり、全国にバラバラな条例が排除されれば民間の維持、運用として緊急災害通報装置は全国で稼働可能となると考えられる。車両に取り付けられた表示装置についても同様である。	屋外の看板などを設置する場合、各設置看板の設置住所を管轄する市区町村等に許可申請を実施し、内容確認を取りながら期間限定で設置していかねばならない。このような形では緊急災害時の情報発信設備とした場合、定位置が定まらず往來する人々の認識度が低くなる。ましてや安易に広告事業は出来ず、管理運用費を賄っては行けない。次に茨城県土木部都市局都市計画の出したパンフレット「屋外広告物の手引き」を例に一部条例について項目を抜粋してみる。【禁止区域】 次のような地域・場所では、原則として広告物を表示することは出来ません。【第一種禁止区域】(第一種禁止区域) (条例第4条) 【許可地域】 次の地域で広告物を表示するには、其の地域を管轄する市町村長の許可が必要である。(条例第6条) (禁止物件) (禁止広告物) (適用除外広告物) 以上、これらの中で民間が運用しようとする大衆的範囲での運用として、規制が厳しく緊急災害通報表示装置としての相互乗り入れし、コラボレーションの発想は創れないのが現状である。	屋外広告法、道路法、各地条例	国土交通省、都道府県市町村	
5023	5023002			z16013	農林水産省、国土交通省	航空法第38条、39条及び79条 河川法第24条、第26条 海岸法第7条、第8条、第37条の5	【航空法関係】陸上又は水上に飛行場を設置しようとするときは、航空法第38条により国土交通大臣の許可を受けなければならないこととなっている。その場合、航空法第39条に規定する、飛行場に関する構造等の技術基準、管理上の保安基準に適合し、かつ対象飛行場に管理する能力を有すること等が求められる。また、水上における航空機の離着陸は航空法第79条但し書きにおける許可の対象ではないため、特段の許可なく離着陸することが可能。【河川法関係】河川区域内の土地(河川管理者以外の者がその権限に基づき管理する土地を除く。)を占有しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。また、河川区域内の土地において、工作物を新築し、改築し、又は除去しようとする者は、河川管理者の許可を受けなければならない。【海岸法関係】海岸保全区域内において、海岸保全施設以外の施設又は工作物を設けて当該区域を占有しようとするときは、海岸管理者の許可を受けなければならない。また、一般公共海岸区域内において、施設又は工作物を設けて当該区域を占有しようとするときは、海岸管理者の許可を受けなければならない。	C		陸上又は水上に飛行場を設置しようとするときは、航空法第38条により国土交通大臣の許可を受けなければならないこととなっている。その場合、航空法第39条に規定する、飛行場に関する構造等の技術基準、管理上の保安基準に適合し、かつ対象飛行場に管理する能力を有すること等が求められる。また、水上における航空機の離着陸は航空法第79条但し書きにおける許可の対象ではないため、特段の許可なく離着陸することが可能。【河川法関係】河川は公共用物であることから、水面を含むその敷地の利用は一般公衆の自由な使用に供されるのが原則である。しかしながら、鉄道橋や道路橋等河川敷地への設置が必要やむを得ないもの他、一般公衆の利用を促進するための公園や運動場等に限り、河川管理上の支障を及ぼさないよう適切な維持管理及び占用終了時における占用施設の撤去等が将来にわたって担保されていることが不可欠であることから、原則的に、第3セクターを含めた公的主体に対し、占用を認めている。また、ご提案のような河川区域内への工作物の設置は、①河川区域内への設置が必要やむを得ないこと②治水又は利水支障がなく、かつ、他の工作物に影響を与えないこと③河川の自由使用を妨げないこと④周辺の土地利用の状況、景観等自然的、社会的環境を損なわないこと等の条件を満たす場合に限り設置を認めることとしている。ただし、具体的に許可するかどうかについては、それぞれの河川管理者が、個別に河川管理上の支障を動察して判断している。【海岸法関係】		民間企業	2	A	航空運送業務に関する平水区域の活用及び海岸ならびに漁港など平水面全般の利用に関する許認可	日本は周りを海に囲まれており船舶を中心とした海運業については、古くから発展してきた。また、海の活用については戦前は水上機による輸送も行われており世界に誇れる水上機も生産された。しかし、戦後航空再開までにはほとんどが復活できず日本から姿を消した。また、水上飛行場についても同じ姿を消した。日本に唯一残ったのが現在も飛行している自衛隊の対潜哨戒機(新明和製)と自衛隊の水上飛行場である。この度、この水上機による海上輸送の水上飛行場である。この度、この水上機による海上輸送について事業参入が容易に出来るように、各関係省庁、地方自治体等との調整を簡素化する必要がある。特に平水区域及び海岸、小規模漁港、河川、湖などの水域に活用に関して、施設設置及び運航について規制緩和をお願いしたい。	現在のインターネット技術の進歩はすさまじく、インターネットを利用した商取引は年々右肩上がり伸びている。このような状況下で、人や物の移動時間や輸送時間の短縮は重要で、今後益々のIT技術の発展とともに日本の経済発展にとって、重要なファクターとなる。私たちが、人員の移動時間の短縮と少量多品種化する物品の輸送時間の短縮を目標に、水上と陸上を利用し、最寄の陸上飛行場から海岸(漁港)河川、湖の水上飛行場へ、また其の逆に行き来できる環境を作り、企業及輸送について事業参入が容易に出来るように、各関係省庁、地方自治体等との調整を簡素化する必要がある。特に平水区域及び海岸、小規模漁港、河川、湖などの水域に活用に関して、施設設置及び運航について規制緩和をお願いしたい。同様に水上ヘリポートの活用にも新たな利用法が見出せるものと考えられる。	水上飛行場に関して航空法では、着水した時点で船舶としての規制が働くこととなっているなど、水上飛行場や水上ヘリポートは平水面を管理する監督官庁また、護岸を管理する自治体、河川を管理する監督官庁更に、その他漁業組合などと交渉し、多くの法律や通達を満たさなければならない。航空機の運航は1つの都府県内とは限らないために、他県にまたがる許認可も必要となる。このような交渉は、一中小企業が出来たものではなく、参入にあたり大きな障壁となっている。特に私たちは、東京湾、横浜港、名古屋港、大阪港、などの平水面に離着水を考えているため規制は大変大きなものがある。	航空法、港湾法、漁港法、海則法、漁船法、海岸法、河川法、その他	国土交通省、農林水産省、都道府県	

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項別(規制改革A/民間開放B)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5025	5025001			z16014	総務省、国土交通省	建設業法第7条(許可の基準)第2号イ、建設業法第26条	電気通信工事における主任技術者資格は、技術士試験のうち技術部門を電気電子部門又は総合技術監理部門(選択科目を電気電子部門に係るものとするものに限る。)とするものに合格した場合、又は学歴に応じた実務経験を有する場合となっている。	c		平成16年3月閣議決定の規制改革・民間開放推進3か年計画に基づき、平成16年度中に電気通信工事における監督技術者等の資格要件について、他資格活用の妥当性を検討したところであるが、「工事担任者」資格については、平成17年4月の工事担任者規則の改正後の資格を踏まえ検討し、その結果、監督技術者及び主任技術者の資格要件として「工事担任者」資格を活用することは困難とされているところであるため、ご要望にお応えすることは困難である。		(社)情報通信設備協会、情報通信ネットワーク産業協会、(社)電気通信協会、(社)電子情報技術産業協会、(社)電信電話工事協会、(財)日本データ通信協会(注)幹事団体を先頭とし、他の団体は50音順とした。	1	A	電気通信工事専任技術者要件に国家資格「工事担任者」を追加	国家資格(総務省)である「工事担任者」は情報通信分野の高度な資格であり、建設業法第7条(許可の基準)第2号イ及び第26条(主任技術者及び監督技術者の設置等)で「主任技術者」に直ちに認めるよう要望する。	情報通信網は、電気通信事業者が行う情報通信設備工事のみならず構内における情報通信設備工事と一体となって始めてネットワークとして利用に供されるものである。しかも、構内における情報通信工事は、近年、IT化の進展に伴いビル情報化設備は著しく高度化、大型化されているものが出現している。情報通信の建設工事を主体的に行うためには、建設業法上の専任技術者の確保は必須であり、情報通信工事をを行うものとして実務経験充足による要件のみでは有資格者の不足は避けられない状況である。IT革命は今やユーザーの利用促進に関する環境整備の段階となっているが、ユーザーサイドに立った情報通信設備工事に関する技術者確保の面で障壁となっている。構内情報通信設備の高度化に対応する規制緩和としては、平成17年6月建築基準法第百二十九条の改正により既築ビルのエレベータ管路に光ケーブル導入を認める規制緩和がある。	建設業法第7条(許可の基準)第2号「その営業所ごとに、次のいずれかに該当する者で専任のものを置く者であること。」とし、イにおいて「許可を受けようとする建設業に係る建設工事に関し高等学校を卒業した後5年以上又は大学若しくは高等専門学校を卒業した後3年以上実務の経験を有するもの」で在学中に国土交通省令で定める学科を修めたものとし、また、同法第26条(主任技術者及び監督技術者の設置等)「建設業者は、その請け負った建設工事を施工するときは、当該建設工事に関し第七條第二号イ、ロ又はハに該当する者で当該工事現場における建設工事の施工の技術上の管理をつかさどるもの(以下「主任技術者」という。)を置かなければならない。」とし、更に、建設業法施行規則第一条(建設省令で定める学科)において「電気工事業と電気通信工事業の指定学科は電気工事業又は電気通信工事業に関する学科」とそれぞれ規定している。「工事担任者」の加納レベルは、総務省認可の指定試験機関による「工事担任者」に関する試験事務規程において、工事担任者第1種及び第2種資格者については高等専門学校電気工学科修了者レベルとし、また、工事担任者第3種資格者は高等学校電気科修了者レベルとそれぞれ規定している。従って、工事担任者第1種及び第2種資格者については、建設業法第7条(許可の基準)第2号イに規定する「高等専門学校を卒業した後3年以上実務の経験を有するもの」として、また、工事担任者第3種資格者は、同法規定の「高等学校を卒業した後5年以上実務の経験を有するもの」としてそれぞれ適用し、建設業法第26条の「主任技術者」に直ちに認めるよう要望する。	○建設業法第7条(許可の基準)第2号イ ○建設業法第26条 ○建設業法施行規則第一条	国土交通省、総務省	
5027	5027001			z16015	国土交通省	会計法第29条の11並びに予算決算及び会計令第79条等	国土交通省(独)水資源機構では河川・道路管理事務の中で電気通信施設を活用している。この中で、行政判断に係わる業務以外は、従前から外部委託を行っている。	c (一部はd)		国土交通省及び独立行政法人水資源機構における電気通信施設は、河川・ダム・道路事業費にて整備され、河川・ダム管理施設、道路附属物等として河川・ダム・道路管理、災害対策の一部を担っている。当該施設の全体計画、対外調整、災害時における運用等は河川・ダム・道路事業全体の中で実施するものであり、これを単独で実施することは出来ない。特に災害時には、当該電気通信施設は発災前の洪水予測、発災初期の情報収集、効果的な応急復旧、被災自治体に対する支援体制の構築など、国及び機構の責務である災害対策業務全般に中核的な役割を果たしている。このような行政事務の中で、設備の点検等行政判断を伴わない技術的事項については既に積極的に外部委託を行っている。指摘のあった具体的な業務内容については、以下のとおり。		民間企業	1	B	国有情報通信施設運営の民間開放	国土交通省及び(財)水資源公団等の保有する自営通信施設の計画・運営事務を包括的に民間開放する。具体的には、設備は国有のままとし、その運営業務全般をアウトソースし、公設民営型の手法導入により、コストダウンを図る。	国有自営通信施設に関する、無線設備、光ファイバ等無線設備及びこれらに付帯する設備について、例えば以下の業務を全国的かつ包括的にアウトソース化する。  ・資産管理業務 ・ネットワーク設計業務 ・予算決定業務 ・無線免許手続業務 ・保守点検業務 ・運転監視業務 ・工事監理業務 ・上記を個別に委託している場合は、その発注・管理業務	国等が設置する無線装置や光ファイバ等の電気通信設備は、民間の電気通信事業者等が設置しているもの基本的に同じであり、その管理運営については民間のノウハウの導入及び管理統制化によるコスト削減効果が高い。設備は国有のままとする公設民営形態であれば、災害時の輻輳等も起こらないため、高い信頼性を確保したままコストダウンが可能である。	・会計法第29条の11並びに予算決算及び会計令第79条等の規定 ・独立行政法人水資源機構会計規程第65条並びに第72条等の規定により、直轄事業の管理監督業務及び各種発注業務は国又は機構が行わなければならないとされている(前回の国土交通省殿他回答より)。 また、国有資産の売却・譲渡を行うケースの場合は国有財産法(第19条)が問題となる。	国土交通省	
5028	5028001			z16016	国土交通省	・地価公示法第2条第1項 ・地価公示調査組織規程第2の1の(1)の1 ・地価公示調査組織規程第2の2の1 ・地価公示調査組織規程及び地価公示調査組織規程の運用についての1	地価公示法に基づく地価公示の鑑定評価員の委嘱要件として、地価公示調査組織規程において、次の各号に掲げる要件を具備する者のうちから土地鑑定委員会が委嘱することとしている。 一 不動産鑑定業者又はその従業員(役員を含む。)として、日常不動産の鑑定評価を行っている者であること。ただし、委員会が地価公示の運営のため必要があると認めるときは、この限りでない。 二 標準地の価格判定の基準日(1月1日)において70歳	c		本件は、不動産鑑定評価業務への参入制限する性格のものではない。あくまでも国が行う公的評価である地価公示について、不動産鑑定士の中から一定要件を備えた能力のある者に対して評価員の委嘱を行うものである。 ・地価公示は、地価公示法(昭和44年法律第49号)に基づいて、土地鑑定委員会が、毎年1月1日時点における標準地の正常な価格を3月下旬に公示するものであり、一般の土地の取引価格に対して指標を与え、公共用地の取得価格の算定に資するとともに、不動産鑑定士等が土地についての鑑定評価を行う場合の規準等となることにより、適正な地価の形成に寄与することを目的としている。また、これらの役割に加え、公的土地評価の均衡化・適正化の観点から、相続税評価や固定資産税評価が地価公示価格の一定割合を目標とされるなど、広範囲に活用されているところである。このように地価公示は公的土地評価の根幹をなすものであるため、地価公示の鑑定評価員については、豊富な経験と的確な判断力を有していることが必須となるものであり、不動産鑑定士の有資格者要件に加え、「地価公示調査組織事務取扱要領」及び「地価公示調査組織規程及び地価公示調査組織事務取扱要領の運用について」に基づき、前回の地価公示において鑑定評価員でなかった者については、相当期間(3年間)、継続(年間5件以上、かつ、半期毎2件以上)して、不動産の鑑定評価業務を日常的に行っていることという要件を設けているものであり、このことに鑑みれば、期間の短縮をすることは著しく困難である。		個人	1	A	地価公示鑑定評価員の新規応募資格の緩和	地価公示鑑定評価員の新規応募資格が実質的な不動産鑑定士の参入障壁となっているのみならず、不動産鑑定士を志す者に対し3年以上の低賃金での労働を強い要因ともなっているため、その緩和を行うべきである。	新規応募資格の最近3年間の実績を求める要件の緩和をされた。	①当該評価員になれないのみならず、不動産鑑定業に必要な資料等が入手できないのみならず、他の公的評価にも当該評価員でないことを理由に弾かれるため、大きな参入障壁となっており、このため不動産鑑定士を志す者が3年間以上の低賃金労働を強いられる要因となつてきている。 ②評価員が解任されるのは、同じ事例をダブルで使うというお粗末なケースのみであることから、新人ではできない程度の高度の能力が求められていると考えがたい。	地価公示法第2条 平成19年地価公示鑑定評価員の応募要領	国土交通省	①国土省の地価公示の担当者が、「現在のベテラン評価員の3割強は使えない。難化した現制度の試験を突破した新人の方が能力がある。」と括弧をつけているという声を業務内でよく聞く。 ②国土省の不動産鑑定士の鑑定官が独立開業した直後、3年間の算入に地価公示調査の審査業務が認められなくなったのは、恣意的な基準の変更といわざるをえない。



要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/A/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5049	5049007			z16020	国土交通省、環境省	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律	平成17年5月19日から、2000年1月1日以降に建造された国際航海に従事する船舶及び同5月19日以降に建造に着手された船舶について窒素酸化物に対する放出規制が行われ、船舶に使用する燃料油中の硫黄分を4.5%以下とすることで硫黄酸化物に対する放出規制が行われている。	c	-	船舶の排ガス規制については国際的な枠組みの下で進めていく必要があり、現在、IMO(国際海事機関)においてNOx及びSOxの低減技術や規制値等に関し、更なる規制強化に向けた検討がなされているところである。我が国としては、IMOの議論に積極的に参加し、国際的動向を踏まえながら適切に対処していく。		東京都	7	A	船舶からの排ガス対策	マルポール条約の批准に伴い改正海洋汚染防止法が昨年5月19日に施行されたが、①既存船は窒素酸化物規制の対象とならないこと、②船中物質は規制対象としていないこと、③燃料の硫黄分は4.5%以下とされていること(国内の実勢は硫黄分3.0%以下)などから、船舶からの排ガスについて、より抜本的な対策を講じること。		船舶からの排ガス対策は、一港湾の問題ではなく、全国レベルでの対応が必要不可欠である。また、対象事業者は、外国の船舶運航事業者も含め広くにわたることから、国内法による規制だけでは不十分である。環境対策に、より実効性を持たせるためには、国際的な取組が必要であり、マルポール条約の改正を含め、国際機関への働きかけを行うべきである。	海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律	国土交通省・環境省	
5057	5057074			z16021	国土交通省	建設業法第7条、第15条、第26条、第27条 建設業法施行令第27条の3 建設業法第15条第2号イの国土交通大臣が定める試験及び免許を定める件(昭和63年建設省告示1317号)	電気通信工事における監理技術者資格は、技術士試験のうち技術部門を電気電子部門又は総合技術監理部門(選択科目を電気電子部門に係るものとするものに限る。)とするものに合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導監督の実務経験を有する場合となっている。	c		新たな検定種目を設けることとした場合、昭和58年の第二次臨時行政調査会最終答申に基づき指定法人へその事務を委託することとなるが、「公益法人に対する行政の関与のあり方の改革実施計画(平成14年3月29日閣議決定)」において「公益法人が国の委託等を受けて行う試験、講習その他の資格付与等の事務・事業については、国家資格としての社会的必要性等について検証の上、廃止、独立行政法人による実施等を検討することとされており、これらの動向を踏まえ、電気通信工事に関する新たな技術検定種目を設けることは困難である。		(社)日本経済団体連合会	74	A	電気通信工事業者における監理技術者資格要件の拡大	電気通信工事に関する主任技術者については、2005年度に電気通信主任技術者資格(検定試験)取得者で取得後5年の実務経験を有する者を認定することになったが、監理技術者の資格取得についても他業種と同様に技術検定制度を創設の上、技術検定による合格者等を建設業法の許可等の技術者要件として追加規定すべきである。		建設業法の規定に基づく試験資格が許可等の要件の対象となっていない電気工事業者など技術者の育成が容易となつている業種もある中で、当該要件は一部の事業に課せられた特別な規制となっている。電気通信工事業者にとって高度かつ専門的な電気・電力業の知識を必要とする資格を取得することは大変困難であるため、電気通信工事に必要な有資格者が不足し、ICTの利活用に向けたインフラ整備の大きな障壁となっている(現実的には実務経験充足による資格取得を目指すこととなるが、発注工事の小規模化が続く中、限られた大工が定める試験及び免許を定める要件(建設省告示1317号)を拡大すべきである。	建設業法第3条1項2号、7条2号、15条2号、26条2項・3項、27条 建設業法施行令第2号イの国土交通大臣が定める試験及び免許を定める件(建設省告示1317号)	国土交通省総合政策局建設業課	建設業法(昭和24年法律第100号)第15条2項の規定に基づき、電気通信工事業者が特定建設業の許可を受けるにあたっては、営業所ごとに次のいずれかに該当する者(監理技術者資格を有する者)を専任で置かなければならないとされている。 ① 技術士法に基づき電気・電子部門の技術士 ② 電気通信工事に関する一定の実務経験に加えて、電気通信工事の発注者から直接請け負い、その請負金額が4500万円以上である工事に関し2年以上指導監督の実務の経験を有する者 また、第26条2項では、発注者から直接建設工事を受け負った特定建設業者は、当該建設工事を実施するための下請契約の請負代金が3000万円以上の工事に際し、これらに該当する者(監理技術者)を該当事務ごとに配置しなければならないとされている。 なお、2500万円以上の公共性のある工作物に関する工事については、専任(常駐)で配置しなければならないとも規定されている。
5057	5057076			z16022	国土交通省	公共工事標準請負契約約款第10条	建設業法上現場代理人の要件は定められていない。	e		公共工事標準請負契約約款はあくまでも契約書の標準的な形を示しているに過ぎず、発注者と請負者が個別の合意に基づいて個々の工事の事情に応じた現場配置の仕方を定めることを妨げない。上記の内容は約款の位置付けを踏まえれば自明の理であるが、ご要望の趣旨も鑑み、都道府県の建設業担当課長による会議の折など、機会を捉えて各自治体に周知を行っているところである。		(社)日本経済団体連合会	76	A	公共工事標準請負契約約款における現場代理人常駐の定義の明確化	「公共工事標準請負契約約款」第10条2項に関する解釈迅速を発布し、 ①現場代理人は実工事期間のみ「常駐」すればよく、契約工期全期に居る必要はないこと ②「常駐」とは、24時間、365日にわたって現場に張り付くことを要しないことを要することであることを明確にすべきである。 公共工事に関する契約の大半が「公共工事標準請負契約約款」に依って作成されている現状に鑑みれば、同約款の解釈を明確化すべきである。		①契約工期に比べ、現場における実工事期間が著しく短いケースがある。例えば、エレベータの設置工事の場合、標準的な契約工期は1年であるが、そのうちの大半が設計・工場における機器製作に充てられ、現場におけるエレベータ設置の実工事は1ヶ月程度である。かかる場合、実工事期間の1ヶ月間だけ現場代理人を「常駐」させれば十分であり、何ら具体的な仕事がないにも関わらず、契約工期全期に亘って「常駐」させることは、受注者にとって人的資源の無駄遣いとなる。 ②また、携帯電話の普及など連絡手段が発達した今日、「常駐」を24時間・365日現場に張り付くことを意味すると捉える合理性は少なくなっている。 『「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要書」に対する各府庁からの再回答について』(2006年9月12日)では、「現場代理人の常駐期間については、発注者と請負者の個別契約によって個々の工事の態様に応じて定めることを妨げてはならない」という趣旨については、発注者に対し、必要に応じ適宜周知を図ってまいりたい」と回答しているが、依然として現場代理人は現場に長時間在中することを強いられる場合が多い。 <参考> 「監理技術者資格者証運用マニュアル」(2004年3月改正)で監理技術者等の配置にあたっての特例措置として、「請負約款締結後、現場施工に着手するまでの期間(現場事務所の設置、資機材の搬入または仮設工事中等が開始されるまでの間。)については、たとえ契約工期中であっても工事現場への専任は要しないとの解釈が示されている。現場代理人についても同様の措置が可能である。	公共工事標準請負契約約款第10条第2項	国土交通省総合政策局建設業課	

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(規制改革A/民間開放B)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057077			z16023	国土交通省	監理技術者制度運用マニュアル(4)	発注者から直接建設工事を請け負った特定建設業者は、当該建設工事に係る下請契約の請負代金の総額が300万円以上になる場合は、当該建設工事の技術者上の管理をつかさどる監理技術者を置かなければならないこととされている。	d		「監理技術者制度運用マニュアル(平成16年3月1日付け国総建第318号)」において、監理技術者及び主任技術者の工期途中における交代に関する考え方を明確化したところである。今後ともこの趣旨について、機会をとらえて周知をまいりたい。		(社)日本経済団体連合会	77	A	監理技術者等の途中交代の弾力的運用	一定の基準(例えば当該契約期間中1回、あるいは、当該事業年度中1回等)を条件に、監理技術者の工事途中での交代を妨げるものではない旨の通達等を発布することで、監理技術者の交代が弾力的にできるような措置をすべきである。		一定の条件下であれば、監理技術者の途中交代によって建設工事の適正な施工が阻害されるおそれはない。また、監理技術者等の途中交代が弾力的に行えることによって、効率的な人員配置が可能となる。	監理技術者制度運用マニュアル(4)	国土交通省総合政策局建設課	監理技術者制度運用マニュアル(4)では、監理技術者の途中交代が認められる場合として、監理技術者の死亡、傷病または退職により真にやむを得ない場合に加えて、①受注者の責によらない工期の延長の場合、②工場から現場へ工事現場が移行する時点、③大規模工事の一つの工期が多年に及ぶ場合が挙げられている。しかし、これら場合を除いて、発注者が工事を請け負った建設業者に対して工事途中での監理技術者交代を認めることは殆どないのが実情である。
5057	5057078			z16024	国土交通省	建設業法第7条	許可の基準として、建設業の許可を受けようとする者が法人である場合には常勤の役員のうち一人が、また、個人である場合には本人又はその支配人のうち一人が、次のいずれかに該当することが必要である旨規定している。 ①許可を受けようとする建設業に5年以上の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国土交通大臣が①に掲げるものと同等以上の能力を有すると認定した者	c		①について 経営業務の管理責任者に関する実務経験期間については、建設業において工事の契約から引渡し、補修までの一通りの業務を経験するための期間等を踏まえ、5年間としているところであり、必要な経験年数であると考えているところ。 経営業務の管理責任者に関する実務経験期間については、企業規模のみを基準として一律に引き下げることが、建設業の経営に係る一通りの業務経験を積まない者による経営を認めることを意味し、発注者保護をその目的としている建設業法の趣旨にも反することとなるので、適切ではないものと考えます。 ②について 執行役員制度の導入拡大傾向等、昨今の企業の経営形態の多様化等を踏まえ、実質的に役員と同等の権限等を有する者であることを客観的に判断し得る者についてはその経験を役員と同等とみなす等、柔軟な取扱いが可能かどうかについては、平成18年度中に結論を出すべく、国土交通省としても検討することとしているところである。		(社)日本経済団体連合会	78	A	建設業許可要件の緩和	①一定規模以上の会社の役員(取締役)については、経営業務を総合的に執行した経験年数(5年または7年)の要件を短縮すべきである。 ②執行役員としての経験も役員と同等の扱いとすべきである。		現行では、一定規模以上の会社の役員であっても、個人事業主であっても、一律の要件(5年または7年の経験)としているが、その質については、同レベルの経験を有しているとは言い難い。 少なくとも「株式会社の監査等に関する商法の特例に関する法律」で定義する大会社等の取締役については、個人事業主と同一の要件(5年または7年)とするのではなく、経験年数を短縮する緩和措置を講ずるべきである。 また執行役員については昨年、経営業務の管理責任者として認められ得る旨明確化され、一定の前通が見られるものの、役員と同等の扱いとはなっていない。 近年では、取締役会を機動的な経営判断の場と位置付けその員数を削減し、業務執行については、執行役員制度を導入している企業が増加傾向にあるなかでは、むしろ執行役員が「経営業務の管理責任者」としての経験(工事内容に応じた資金の調達、資料の購入、技術者・下請負人の配置、下請契約の締結)を有している場合もあると考える。 従って、実質的な審査により「経営業務の管理責任者」と認められる執行役員については、役員と同等の扱いとすべきである。	建設業法第7条	国土交通省総合政策局建設課	建設業においては、建設業の経営業務について総合的に管理した経験を有する「経営業務の管理責任者」が許可を受けようとする工事業種ごとにいることが許可要件の一つとされている。法人の場合、経営業務の管理責任者と認定されるためには、「許可を受けようとする建設業に5年以上、許可を受けようとする業種以外の建設業に7年以上、役員または建設業法施行令第3条に規定する従用人の地位にあり、経営業務を総合的に執行した経験を有すること」または「許可を受けようとする建設業に7年以上経営業務を補佐した経験を有すること」が求められている。
5057	5057079			z16025	国土交通省	建築基準法第52条	共同住宅においては、共用の廊下及び階段の用に供する部分については容積率算定の基礎となる床面積に算入しない。	c		容積率制限は、用途地域に応じて建築物の密度を規制することにより、それぞれの地域に建築物が占める空間的な総量と当該地域で行われる各種の社会経済活動の総量をコントロールし、これによって、市街地の良好な環境の確保、建築物と道路等の公施設とのバランスを図ろうとするものである。 共同住宅の共用の廊下又は階段の用に供する部分については、居住者が住戸に通行するために用いられるものであり、また、建築物の屋外に設けられる廊下及び階段と建築物の内部に設けられる廊下及び階段で容積率算定上の取扱いが相違することは不合理であるため、建築基準法第52条第6項により、共用の廊下又は階段の用に供する部分について、容積率算定の基礎となる延べ面積に算入しないこととするよう合理化を行っているものである。 よって、建築基準法第52条第6項の規定は、共用廊下又は階段に限って不算入とするものであり、集会所が共同住宅の共用の用に供するものであることを理由に容積率不算入とすることは適当でない。		(社)日本経済団体連合会	79	A	分譲マンションにおける集会所の容積率不算入	分譲マンションの集会所については、容積率の算定外とすべきである。		マンション管理については、2000年に「マンションの管理の適正化の推進に関する法律」が公布され、これを受けた国土交通省告示「マンション管理適正化指針」において、「管理組合を構成するマンションの区分所有者等は、管理組合の一員としての役割を十分認識して、管理組合の運営に関心を持ち、積極的に参加する等、その役割を適切に果たすよう努める必要がある」との記載があり、管理組合の活動の重要性が指摘されている。 分譲マンションにおける集会所は管理組合の月1回ほどの理事会や年1、2回程度の総会を開催するスペースとして重要性が高いにもかかわらず、容積率の対象となっていないため、100戸を超える大型マンションでも、集会所を設置していない場合も少なくない。今後の管理組合の活動に資するため、容積率の対象外とすることで、集会所設置に対するインセンティブを高める必要がある。 『全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望書』に対する各省庁からの再回答について(2005年8月12日)では、(*)	都市計画及び建築基準法の一部を改正する法律の一部の施行について(平成5年6月13日建設省住宅街発第72号、同第73号) マンションの管理の適正化の推進に関する法律第3条、第4条 マンションの管理の適正化に関する指針(平成13年8月1日国土交通省告示第1288号)	国土交通省住宅局建築指導課	共同住宅については、1997年の建設省通達により、「共用の廊下又は階段の用に供する部分の床面積については、容積率算定上、その延べ面積に算入しない」とされたが、集会所については対象外とされた。

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/A/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057080			z16026	国土交通省	都市再生特別措置法第36条 建築基準法第56条の2、第60条の2	地方公共団体が土地利用の状況等を勘案して条例で指定する区域において、中高層建築物により生じる日影を一定範囲内におさめ、当該区域において一定の日照を確保し、良好な居住環境を確保することを目的とするものである。このため、日影規制は、建築物が当該敷地外に生じさせる日影について、日影を生じる区域における規制内容に適合させることが必要となっている。都市再生特別地区において容積率等の緩和を行うこと、その周辺地域における日影規制とは別の観点から行われているものであり、都市再生特別地区の周辺地域について、日影規制を廃止又は緩和することは適当ではない。なお、地方公共団体が条例で日影規制の対象指定する区域から除外又は規制を緩和するか、又は、土地の状況等により周囲の居住環境を害するおそれがないと認めて特定行政庁が許可することは可能である。	d				(社)日本経済団体連合会	80	A	緊急整備地域における日影規制の緩和	都市再生を進めていく緊急整備地域内については、現行の日影規制を廃止又は緩和すべきである。もしくは、特区を活用し都市再生を図る区域の周辺について、一定規模以上の空地を確保した場合には日影規制を緩和もしくは撤廃するなどの仕組みを検討すべきである。また、日影規制に加えて建物の高さの上限についても、引き続き柔軟に対応するよう、運用を改善すべきである。		容積利用面において高さが抑制されると、空地を減失して建築せざるを得ず、結果的に地域全体で多大なオープンスペースを消失することになる。日影規制を緩和することで、建築面積を増やすことなく、ある一定規模以上の緑地、オープンスペース等を確保しながら建築計画を行なうことが可能となる。また、このような開発を街区全体で連続して行うことでヒートアイランド現象の抑制にも寄与する。	都市再生特別措置法第36条 建築基準法第56条の2	国土交通省都市・地域整備局都市計画課、住宅局建築指導課内閣官房都市再生本部	都市再生特区(都市再生特別措置法第36条)であっても、周辺地域に日影規制がある場合、その適用を受けることにより、建築の自由度が制限される。
5057	5057081			z16027	国土交通省	建築基準法第52条第1項、別表第3	建築物の各部分の高さは、都市計画法に基づく都市計画及び建築基準法により定められている。	d		道路斜線制限は、市街地における重要な開放空間である道路及び沿道の建築物の日照、採光、通風等の環境を確保することを目的とする制限であり、道路斜線の適用距離については、道路の環境等に影響の少ない上部での自由度を向上させ、道路に近い位置における開放空間の形成を図るため、基準容積率に応じて定めているものであり、この適用距離を超える範囲は道路斜線制限が及ばないこととしている。高容積率が指定される地域においては、道路に対する環境上の影響を考慮して、道路斜線制限の適用距離が大きくなっているものである。この適用距離を一律に緩和することは適当ではないが、建築基準法等の一部を改正する法律(平成14年法律第85号)により、従来の斜線制限と同程度以上の市街地環境を確保する建築物については、斜線制限を適用除外とする制度を創設したところであり、当該制度の活用により対応可能である。また、敷地内に適当な空地を確保することにより特定行政庁の許可で道路斜線制限の緩和を受けることができる総合設計制度の活用によっても対応可能である。		(社)日本経済団体連合会	81	A	斜線制限の撤廃、緩和	基準容積率の拡充に伴い最大50mに引き上げられた商業地域内の道路斜線の適用距離について、従前とより35m上限とする、あるいは、現在15mと定められている敷道を引き上げること容積率の充足を可能とすべきである。		基準容積率が引き上げられたにも関わらず、道路斜線適用距離の引き上げによって容積率の充足が妨げられている。斜線規制は容積率の充足を妨げ、土地の高度利用を妨げるばかりか、土地の規模によって建築物の高さがまちまちになり、景観を損ねるといった弊害を孕んでいる。特に、50m道路に面した街区がほとんど存在しないことに鑑みれば、50m上限自体が非現実的な数値である。また、道路反対側での採光、通風確保が可能な場合など、画一的な道路斜線制限自体が無意味な場合も多々存在することに留意すべきである。	建築基準法第52条第1項3号、第56条、別表第3	国土交通省住宅局建築指導課	2003年1月の建築基準法改正により、商業地域内の建築物の基準容積率が1300%まで拡大されている(建築基準法第52条1項3号)。一方で、道路斜線の適用距離が従前の35m上限から、容積率に応じて最大50mまで引き上げられており(建築基準法第56条、同別表第3)、容積率の充足の妨げとなっている。
5057	5057084			z16028	国土交通省	建築基準法第52条第6項、第14項	共同住宅の共用の廊下又は階段の用に供する床面積は容積率の算定の基礎となる床面積には算定しない。	c		容積率制限は、用途地域に応じて建築物の密度を規制することにより、それぞれの地域に建築物が占める空間的な総量と当該地域で行われる各種の社会経済活動の総量をコントロールし、これによって、市街地の良好な環境の確保、建築物と道路等の公共施設とのバランスを図ろうとするものである。共同住宅の共用の廊下又は階段の用に供する部分については、居住者が住戸に通行するために用いられるものであり、また、建築物の屋外に設けられる廊下及び階段と建築物の内部に設けられる廊下及び階段で容積率算定上の取扱いが相違することは不合理であるため、建築基準法第52条第6項により、共用の廊下又は階段の用に供する部分について、容積率算定の基礎となる延べ面積に算入しないこととするよう合理化を行っているものである。よって、同項の趣旨にかながみ、当該施設について、一律に、延べ面積不算入とすることは、適当でない。		(社)日本経済団体連合会	84	A	CO2冷媒ヒートポンプ給湯機(エコキュート)の延べ面積の不算入	特定行政庁の許可による容積率の緩和(建築基準法第52条第14項1号)ではなく、同法第52条6項に基づき、特定行政庁の判断によることなく、一律に緩和の対象とすべきである。		本案件での容積緩和は、特定行政庁が建築審査会において計画全体を審査しなければならない内容ではなく、建築基準法第52条6項に基き一律に対応しても問題ない。また、建築基準法第52条14項1号の運用では、①許可をすることにより、過剰に近隣対応に迫られる可能性があり、責任を負うことは避けたい。②許可している事例が少なく、もう少し様子をみたい。③技術的助言であり、運用するかどうかは特定行政庁の裁量。といったことを理由に、特定行政庁が許可の判断をすることに対して抵抗感を抱いているのが実情である。『「全国規模の規制改革及び市場化テストを含む民間開放要望」に対する各官庁からの再回答について』(2005年8月12日)は「同法第52条6項の対象とすることは、建築物の規模が拡大し、市街地環境が悪化するおそれがあることから適当ではない」との内容であったが、本案件における緩和対象面積は、建築基準法52条6項で対象となっている共用廊下等での容積不算入面積と比較しても市街地環境が悪化するおそれがあるほど大きいものではない。	建築基準法第52条第6項、第52条14項1号	国土交通省住宅局市街地建築課	自然冷媒を用いたヒートポンプ・蓄熱システムを設ける建築物で、「特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて許可したもの」(建築基準法第52条第14項1号)については、容積率の緩和が可能である旨、国土交通省より都道府県等に対して通知されている(2004年2月27日)。これに伴い、許可が下りた事例も散見されるようになったが、一方で、①許可しない旨明言している自治体の存在、②特定行政庁による許認可手続によるスケジュールの遅延等が原因で、ほとんどの案件で容積率の緩和が実現できていない。

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057085			z16029	国土交通省	建築基準法第52条第6項、第14項	共同住宅の共用の廊下又は階段の用に供する床面積は容積率の算定の基礎となる床面積には算定しない。	c		容積率制限は、用途地域に応じて建築物の密度を規制することにより、それぞれの地域に建築物が占める空間的な総量をコントロールし、これによって、市街地の良好な環境の確保、建築物と道路等の公共施設とのバランスを図ろうとするものである。 共同住宅の共用の廊下又は階段の用に供する部分については、居住者が住戸に通行するために用いられるものであり、また、建築物の屋外に設けられる廊下及び階段と建築物の内部に設けられる廊下及び階段で容積率算定上の取扱いが相違することは不合理であるため、建築基準法第52条第6項により、共用の廊下又は階段の用に供する部分について、容積率算定の基礎となる延べ面積に算入しないこととするよう合理化を行っているものである。よって、同項の趣旨にかんがみ、当該施設について、一律に、延べ面積不算入とすることは、適当でない。		(社)日本経済団体連合会	85	A	貯湯式給湯機(エコキュート、電気温水器など)の延べ面積の不算入【新規】	①貯湯式給湯機(エコキュート、電気温水器など)を防火用備蓄施設として認めるべきである。 ②その上で、防火用備蓄施設を建築基準法第52条第6項の対象とし、一律に延べ面積に不算入とすべきである。		ライフラインである水道は、地震等の大災害に際して復旧に相当の時間を要する可能性がある。この点、貯湯式給湯機は日常生活に必要な不可欠な設備である一方、災害時には備蓄設備としても転用できることから、その普及は、防災の観点からも非常に有益である。例えば370リットルの貯湯槽を有する電気温水器ならば、家族4人の3日分の生活用水を備蓄することになる(非常災害時に必要な生活用水の量=30リットル/人日と試算)。実際、阪神大震災などにおいては、貯湯式給湯機が水道が復旧するまでの間役立つ例がある。このように、貯湯式給湯機については防災の観点から有効で、その普及が期待されるにも関わらず、①そもそも防火用備蓄施設に該当するのかが明確でない、②防火用備蓄施設に該当したとしても建築基準法第52条第14項1号に基づき、特定行政庁の許可の下で容積率不算入が認められるに過ぎないことから普及が進まない。特に、共同住宅に貯湯式給湯機を設置した場合、設計可能住戸数が少なくなるため積極的に採用されることはなく、設置スペースをとらない従来システムの採用が多くなっている。	建築基準法第52条第6項、52条14項1号	国土交通省住宅局市街地建築課	貯湯式給湯機で一定量の水を確保している設備が防火用備蓄施設として認められるのかが明確でない。また、防災用備蓄施設については、建築基準法第52条第14項1号に基づき、特定行政庁の許可があった場合に限り容積率の緩和が認められているに過ぎない。
5057	5057089			z16030	国土交通省	道路法第32条、都市公園法(昭和31年法律第79号)第6条において、「都市公園に公園施設以外の工作物その他の物件を又は施設を設けて都市公園を占用しようとするときは、公園管理者の許可を受けなければならない」旨が規定されている。	c	—	(道路占用許可) 道路管理者として、道路の構造保全、交通の危険防止、災害時の対応等のため、道路上に設けられる占用物件の構造等について、適切に把握しておく必要があることから、既設電線下に道路が新設される場合においても道路占用許可が必要である。 (都市公園占用許可) 公園管理者として、公園施設の保全、利用者の安全確保、災害時の対応等のため、都市公園に設けられる占用物件の構造等について、適切に把握しておく必要があることから、当該施設においても占用許可が必要である(都市公園法第6条)。		(社)日本経済団体連合会	89	A	送電線の上空占用許可申請の免除【新規】	既設電線下に道路や都市公園が新設された場合の上空占用許可申請を免除すべきである。		送電線が道路上空を通過する場合、占用許可を申請する必要がある(道路法第32条)。また、送電線が都市公園上空を通過する場合も占用許可の申請が必要である(都市公園法第6条)。このため、既に電線が設置されている土地に道路が新設ないし拡張された場合、都市公園ができただけで占用許可を得る必要がある。	都市公園法第6条、道路法第32条	国土交通省道路局、都市整備局	送電線が道路上空を通過する場合、占用許可を申請する必要がある(道路法第32条)。また、送電線が都市公園上空を通過する場合も占用許可の申請が必要である(都市公園法第6条)。このため、既に電線が設置されている土地に道路が新設ないし拡張された場合、都市公園ができただけで占用許可を得る必要がある。	
5057	5057090			z16031	内閣官房、警察庁、法務省、厚生労働省、国土交通省	テロの未然防止に関する行動計画(平成16年12月10日国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部決定) ・旅館業法施行規則(昭和23年厚生省令第28号)第4条の2 ・旅館業法施行規則の一部を改正する省令の施行について(平成17年2月9日付け健発第0209001号厚生労働省健康局長通知)	・旅館業の経営者は、宿泊者が日本国内に住所を有しない外国人である場合には、その者の国籍及び旅券番号を宿泊者名簿に記載しなければならない。 ・氏名及び旅券番号等を宿泊者名簿に記載する際には、当該宿泊者に対し、旅券の表示を求めるとともに、その写しを宿泊者名簿とともに保存することとする。	c		外国人宿泊者に係る旅券の写しの保存の指針については、「テロの未然防止に関する行動計画(平成16年12月10日国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部決定)」を踏まえ、外国人宿泊者に係る宿泊者名簿の記載事項の正確性を担保することによって関係行政機関による外国人テロリストに関する正確かつ迅速な情報収集や追跡調査等に支障を来さないようにすることを目的として措置したものであり、テロに対する国民の安全等を確保するための施策の一つとして、その必要性が高いことから、これを廃止することは困難である。		(社)日本経済団体連合会	90	A	旅館・ホテルにおける外国人宿泊者の旅券写しの取得・保存の見直し【新規】	外国人宿泊者に係る旅券の写しの取得・保存を省略できるようにすべきである。		当該措置の趣旨は十分に理解できるが、その目的は、旅館・ホテルが外国人宿泊者に旅券の表示を求め、宿泊者名簿記載事項の内容と照合することで十分達成し得る。この運用を見直すことにより、外国人宿泊者及び旅館・ホテル双方の負担の軽減を図り、外国人宿泊者のより円滑な受入れを推進すべきである。現に、旅券のコピーをとる際に、外国人宿泊者が提供できない場所(事務室等のバックヤード)で旅券を一時的に預けらざるを得ない場合があり、外国人宿泊者から不安や不信が表明されるといった事態が生じていることに留意されたい。また、外国人団体ツアー客の場合、旅行会社を連立して事前あるいはチェックイン時に国籍及び旅券番号を記載したツアー客リストが提供されるため、旅券の表示のみで国籍・旅券番号を確認できる。にも拘らず、個人について旅券のコピーをとらなければならないため、長時間待たせ、クレームが発生する事態も少なからず生じている。運用の改善により外国人旅行者に対する接遇が向上すれば、ビジット・ジャパン・キャンペーンをはじめとする観光立国の推進に資するものと考えられる。	テロの未然防止に関する行動計画(平成16年12月10日国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部決定)に基づく、旅館業法施行規則第4条の2 旅館業法施行規則の一部を改正する省令の施行について(平成17年2月9日厚生労働省健康局長通知)	厚生労働省健康局長通知	「テロの未然防止に関する行動計画(平成16年12月10日国際組織犯罪等・国際テロ対策推進本部決定)」に基づき、旅館業法施行規則(昭和23年厚生省令第28号)が改正され、2005年4月1日より、旅館・ホテルの宿泊者名簿に外国人宿泊者の国籍ならびに旅券番号の記載が義務づけられるようになった。併せて、厚生労働省健康局長通知により、当該外国人宿泊者の旅券のコピーをとり、宿泊者名簿とともに保存するよう指導されている。

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項別(規制改革A/民間開放B)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057091			z16032	国土交通省	建築基準法第6条、建築基準法施行令第108条の3第1項、第108条の3第4項、第129条の2、第129条の2の2	建築基準法の性能規定に伴い、従来の仕様規定による設計に加えて、耐火性能検証法や避難安全検証法等の性能設計の実施が認められている。性能設計には2通りのルートがあり、国土交通大臣が定めた告示式によって検証するルートと、告示式によらず、指定性能評価機関による性能評価を踏まえて国土交通大臣が認定を行うルートがある。	c		建築基準法はその第1条において「建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もつて公共の福祉の増進に資することを目的として定めている。防火・避難安全性能に関する大臣認定は、専門家による高度な計算等の審査を要するものであり、マニュアルによって性能を満足することを確認することは困難であると考えられる。		(社)日本経済団体連合会	91	A	建築基準法における防火・避難安全性能に関する性能評価・大臣認定の弾力的運用【新規】	防火・避難安全性能に関する性能評価および大臣認定は、防火性能を満足するためのマニュアル(内装設計条件、簡易避難計算によるチェック方法等)まで含めて評価・認定し、竣工時のテナント内装が申請図と異なっても、マニュアルにより性能を満足することが確認できれば、評価・認定の内容に合致すると判断すべきである。		テナントビルの新築にあたっては、着工時点で入居テナントが決まっていることが実状である。実際の内装が当初の申請図と異なっていることを理由に評価・認定の再取得をせざるを得ないことになると手続等に時間を要するため、検証見直し資料作成前にテナント内装設計を確定させるようスケジュールを前倒しする必要がある。また、竣工前約1ヶ月、また、テナントによってスケジュールの前倒しが受け入れられなければ、建物竣工時の入居を見送らざるを得ない。	建築基準法第6条、第108条の3第1項、第108条の3第4項、第129条の2、第129条の2の2	国土交通省住宅局建築指導課	テナントビル(オフィス・商業施設等)の場合、防火・避難安全性能に関する性能評価および大臣認定を受ける時点ではテナントが決定していないケースが多く、その申請は想定される内装(荷仕切り・扉等の位置や仕様)に基づいて行われる。このため、申請図が竣工時における実際の内装とは異なり、竣工検査前に評価、認定を再取得しなければならないケースがある。
5057	5057092			z16033	国土交通省	都市再開発法第87条	施行地区内の土地は、権利変換期日において、権利変換計画の定めるところに従い、新たに所有者となるべき者に帰属し、従前の土地を目的とする所有権以外の権利は、都市再開発法に別段の定めがあるものを除き、消滅する。従って、区分地上権も権利変換期日において消滅することとなるが、都市再開発法第110条に規定する全員同意の場合には、全員同意に基づいて区分地上権を設定することも可能である。	c		市街地再開発事業における既存地下鉄に係る権利の取扱いについて制度を見直す場合には、権利変換手続において従前権利者の権利に影響を与えないこととなるため、制度のあり方について法制面の検討を慎重に行う必要がある。		(社)日本経済団体連合会	92	A	市街地再開発事業における権利変換手続の合理化【新規】	地下鉄の区分地上権は、権利変換の際に分離して取り扱うべきである。		地下鉄区分地上権は、市街地再開発事業施行前から存在し、シールドのために半永久的に存続することが想定されるものである。にも拘らず、この区分地上権が権利変換によって消滅し、土地共有者全員の下で任意に再設定することとなり、地下鉄事業者が再設定できないリスクを孕むことになり、利用者にも影響が出る可能性がある。道路については公共施設として権利変換の際に分離して取り扱われている(都市再開発法第82条)。地下鉄についてもその公共性に鑑み、同様の取扱が求められる。	都市再開発法第82条、第87条	国土交通省住宅局	市街地再開発事業の権利変換では、全員同意の場合を除き、権利変換に伴い所有権以外の権利が消滅する(都市再開発法第87条1項)。このため、再開発事業区域内を地下鉄が通っている場合、権利変換後、地下鉄事業者が土地に設定している区分地上権も一旦消滅し、再度地上権を設定するために土地共有者全員の同意を取り付けることが求められる。
5057	5057093			z16034	国土交通省	都市再開発法第60条第2項及び第68条第1項	市街地再開発事業における第68条1項に基づく土地調査・物件調査の作成については、第60条2項各号に掲げる公告があった後に、施行者が作成しなければならないこととされている。	c		土地調査・物件調査は権利変換計画の基礎となる全ての施行地区内の土地及び建物その他の物件の状況を公式的に明らかにするために作成するものであり、土地収用法の準用により記載事項について異議を申し立てることができなくなる効力を有するものである。このように実質的に権利変換手続の一環をなすものであることから、現行法令上作成時期を前倒しすることはできない。		(社)日本経済団体連合会	93	A	市街地再開発事業における土地調査・物件調査作成時期の前倒し【新規】	認可公告以前の土地調査・物件調査作成を認めるべきである。		認可公告まで建物を解体せずに保存しておくこと、例えば文化財保護法で義務付けられている文化財調査への着手が先送りとなり、事業スケジュールに遅れが出る可能性がある。また、老朽化して危険な状態の建物が長期間放置されるおそれがある。そこで、認可公告に先行して建物を解体しているのが実情であり、結果として建物の解体費用や残存価値が当該分がディベロッパーの持ち出しとなっている。	都市再開発法第60条第2項、第68条1項	国土交通省都市・地域整備局総務課、市街地整備課	市街地再開発事業に際しては、認可公告(都市再開発法第60条2項)があった後に土地調査・物件調査を作成することが要求されている(第60条1項)。このため、認可公告以前に危険除去や文化財調査等の目的で事業区域内の建物の解体を先行した場合、当該建物について土地調査・物件調査に記載することができず、権利変換に際して従前資産として認められない。

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項別(規制改革/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057094			z16035	国土交通省	建築基準法施行令第2条	駐車場・駐輪場の用に供する部分の容積率算定における取り扱いについては、建築基準法施行令第2条において、敷地内の建築物の各階の床面積の合計の5分の1までを限度に床面積に算入しないこととしているところ。	e		駐車場・駐輪場の用に供する部分の容積率算定における取り扱いについては、建築基準法施行令第2条において、敷地内の建築物の各階の床面積の合計の5分の1までを限度に床面積に算入しないこととしているところ。		(社)日本経済団体連合会	94	A	共同住宅の附属駐車場の取り扱いについて【新規】	共同住宅の附属駐車場に関わる部分は住宅の用に供する部分と見なし、当該部分の容積の不算入を認めるべきである。		住宅用途の地階の部分と共同住宅の共用部分については容積不算入できるとされている半面、地下に附属駐車場が設置されている場合、当該駐車場への廊下やファンルームなどの部分は容積不算入とすることができない。これは当該部分を住宅用途とみなしていないためであると思われるが、住宅専用の建物の附属駐車場であれば住宅用途の地階或いは共用部と同列に捉えるべきである。	建築基準法第52条第3項、第5項	国土交通省住宅局建築指導課	共同住宅で地下に附属駐車場がある場合の廊下等は、住宅の用に供する部分ではなく駐車場用途に供する部分とされ、容積の不算入が認められていない。
5057	5057095			z16036	国土交通省	建設業法施行規則第7条、第12条	国土交通大臣の許可を受けようとする者は、正本1通及び営業所のある都道府県の数と同一部数の写しを、都道府県知事の許可を受けようとする者は、当該都道府県知事の定める数の許可申請書を提出しなければならないとされている。	c		<p>一般に消費者は、建設業者の施工実績、経営内容等に関する情報を有しないため、建設業法では、建設業許可に係る申請書類等について公衆の閲覧に供することを規定し、取引先の選定に際し企業情報を勘案できるよう措置している。</p> <p>また、国土交通大臣の許可を受けた建設業者については、営業エリアが広範に及ぶことから、消費者の利便性を考慮し、国土交通省のみならず、建設業者の営業所所在地を管轄する都道府県知事のいずれにおいても、その申請書類等の閲覧を行うよう措置している。</p> <p>国土交通大臣許可に係る申請書類等の提出部数を正本一通及び営業所のある都道府県と同一部数の写しとしているのは、申請書類等の公衆への閲覧の円滑な実施等を踏まえて規定されているものであり、国土交通大臣許可に関し申請書類等の写しの提出義務を廃止することは、消費者等の利便性を考慮して都道府県でも行い得るよう措置している「国土交通大臣許可業者に係る企業情報の閲覧」に多大な支障をもたらすこととなるので、このような措置を講じることは適当ではない。</p>		(社)日本経済団体連合会	95	A	建設業における国土交通大臣許可申請書類の提出方法の見直し【新規】	提出書類は、国土交通大臣宛に提出する「正本」のみとし、都道府県への「写し」提出義務は廃止すべきである。		国土交通省で受理された「正本」の内容は、「建設業者データベース」にオンライン入力されており、各都道府県は端末にて内容の更新が可能である。高度情報化社会が進んでいる今日、写しの提出義務の廃止によって、許可申請者のコスト削減が可能となる(会社によっては、届出書類作成に年間約100万円の業務委託費が発生しているが、部数削減によって年間20万円程度のコスト削減が見込まれる。全国展開している会社ほどコスト削減効果は大きい)。また、各都道府県においても書類保管スペースが削減できるといったメリットが見込める。因みに、宅建業者の大臣免許については、2001年までは写しの提出が求められていたが、データベースの開設と同時にこれが廃止されており、建設業許可においても同様の措置が採られてしかるべきである。	建設業法施行規則第5条、7条、12条	国土交通省総合政策局建設課	建設業における国土交通大臣許可の更新を受けようとする者は、有効期間満了の日前30日までに申請書を提出しなければならない(建設業法施行規則第5条)。必要書類(「許可(更新)申請」、「役員等の変更届」、「営業年度終了届」)の提出に際しては、正本一通及び営業所のある都道府県の数と同一部数の写しが必要である(同7条、12条)。
5057	5057096			z16037	国土交通省	建築基準法第56条1項3号、第56条の2	建築物の各部分を、真北方向の敷地境界線又は道路の反対側境界線から、一定高さを起点として一定勾配の斜線の高さ以下に制限。敷地境界線から一定の範囲に、一定時間以上の日影を生じさせないよう制限。	d		<p>北側斜線制限とは、北側敷地に存する建築物の採光、通風等の市街地環境の確保のため、建築物の各部分の高さを制限するものであり、日影規制とは、日照条件の悪化を防ぎ、良好な居住環境を確保するために必要と認め、地方公共団体が条例で定めた場合に、敷地境界線から一定の範囲に、一定時間以上の日影を生じさせないようによる規制である。よって、景観形成・土地の有効利用の観点から、一律に、北側斜線制限・日影規制を緩和することは適当ではない。</p> <p>ただし、地区計画・景観地区等を活用し、建築物の高さの最高限度、壁面の位置の制限等を定め、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるものについては建築基準法第56条の規定は適用しないこととしている。また、日影規制については、地方公共団体が条例で日影規制の対象指定する区域から除外又は規制を緩和するか、又は、土地の状況等により周囲の居住環境を害するおそれがないと認めて特定行政庁が許可することは可能である。</p>		(社)日本経済団体連合会	96	A	景観形成・土地の有効利用の観点からの北側斜線制限・日影規制の見直し【新規】	道路南側の敷地と北側の敷地で同じ高さ・形態の建物建築が可能となるよう、北側斜線制限、日影規制を見直すべきである。また、北側で商業系用途地域と隣接する敷地、もしくは、敷地内に用途境界線が存在し、用途境界線より北側が商業系用途地域である場合、北側斜線制限の適用除外とすべきである。		日影規制、北側斜線制限等により、道路の南北によって建築できる建物に違いがあるため、道路の両側の建物の高さが揃った整然とした街並みの形成が阻害されている(加えて、日影規制は敷地を細分化することで高い建物を建てることのできるという「抜け道」もあり、日影規制の機能自体を果たしていないケースもある)。また、商業地域に隣接する住居系地域では、日影規制や北側斜線制限よりも、土地の有効利用や街並みの統一が優先されるべきである。本件は、地区計画を設定することで街並みの統一感を確保することができるとも望ましいが、併せて北側斜線規制、日影規制自体についても根本的に見直すべきである。	建築基準法第56条1項3号、第56条の2	国土交通省住宅局建築指導課、都市・地域整備局都市計画課	東西方向の道路の両側に路線商業があり、北側の路線商業の裏に低層住宅、中高層住宅用途地域等住居系地域がある場合、当該住居系地域には北側斜線制限(建築基準法第56条1項3号)、日影規制(同56条の2)が適用される。このため、同じ路線商業でも北側(南側接道)の敷地は南側(北側接道)に比べ建物の高さ等の自由度が低く、土地の有効活用が妨げられているのみならず、道路の両側のスカイラインが揃わないチグハグな景観形成を助長する結果となっている。

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(規制改革/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)	
5057	5057097			z16038	国土交通省	建築基準法第68条の10、第68条の11	建築基準法第68条の10において、国土交通大臣は、建築材料または主要構造部、建築設備その他の建築物の部分が、技術的基準に関する政令で定める規定に適合するものであることの認定を行うことができることとされている。また、建築基準法第68条の11において、国土交通大臣は、規格化された型式の建築材料、建築物の部分または新築をすることを認めるもの(以下、「型式部材」という。)の製造または新築をする者について、当該型式部材等の製造者としての認定を行うことができることとされている。これらの型式適合認定を受けることで、あらかじめ当該建築材料等が建築基準を満たすものであることを審査し、確認検査時の審査の簡略化を図ることができる。	c		型式適合認定は建築物の部分が技術的基準に関する一連の規定に適合するものであることの認定であり、軽微な部材(内装仕上げ材・設備機器等で大臣認定を得ているもの)の追加であっても、全体として、一連の規定への適合を審査する必要がある。なお、型式適合認定に係る手数料は、平成17年6月1日より、すでに認定を受けたものについて、構造関係の規定のみに係る変更、防火関係の規定のみに係る変更など、審査すべき項目が限定される場合には減額する措置を講じている。		(社)日本経済団体連合会	97	A	住宅に係る形式適合認定制度の簡素化【新規】	軽微な部材(内装仕上げ材・設備機器等で大臣認定および個別認定を得ているもの)を追加する場合は新規申請扱いとせず、追加登録とする等の措置とすべきである。			①内装仕上げ材や設備機器等の軽微な部材を追加する場合でも新規申請扱いとされ、建物全体について構造計算の実施や構造面の追加が必要となるため、無駄かつ負担が大きい。 ②全ての項目について審査を受けなくてはならず、時間を要するため、モデルサイクルの速い仕上げ材や設備機器については、形式適合認定審査を通過した時点には、既に旧製品になっているケースがある。 ③新規申請扱いになるため、認定申請費用のほか資料作成費等が高額(会社によっては年間数千円程度の負担増)となる結果は住宅価格に転嫁されることがある。	建築基準法第19条-41条、第68条の10、第68条の11	国土交通省住宅局建築指導課	建築物の形式適合認定(建築基準法第68条の10、68条の11)は、建築基準法第2章に定める「建築物の敷地、構造及び建築設備」に関する幅広い規定に適合していることを前提とする。このため、軽微な部材を追加する場合でも、これら全ての項目が新規申請扱いとなり、全ての項目について審査(期間6ヶ月程度)を受ける必要がある。
5057	5057098			z16039	国土交通省	「エネルギーの使用の合理化に関する法律」(昭和54年6月22日法律第49号)(以下この行において「省エネ法」という。) 「住宅に係るエネルギーの使用の合理化に関する省エネ措置等を行う場合」(平成18年省エネ法第3号) 「住宅に係るエネルギーの使用の合理化に関する省エネ措置等を行う場合」(平成18年省エネ法第3号) 「住宅に係るエネルギーの使用の合理化に関する省エネ措置等を行う場合」(平成18年省エネ法第3号)	d		省エネ法においては、新築・増改築や改修等の際に、省エネ措置を適確に実施するよう努める義務に加え、床面積2,000㎡以上の建築物について新築・増改築や大規模な改修等を行う場合には、所管行政庁への省エネ措置の届出義務がある。 判断基準は、住宅全体が満たすべき断熱性能等の目標を示したものであり、指針は、判断基準を満たすために部位ごとに求められる性能を示したものである。		住宅の断熱性能は、屋根、壁、床等の住宅全体を対象とするものであり、結果として、住宅の省エネ基準は、住宅全体が満たすべき断熱性能等の目標を示したものであることから、住宅の一部分のみをもって省エネ基準に適合していると判断することは困難である。 但し、指針は住宅全体が省エネ基準を満たすために部位ごとに求められる性能を示したものであり、改修部分がそれを満たすかどうかについて現行の指針により判断することは可能である。		(社)日本経済団体連合会	98	A	住宅に関する次世代省エネ基準の既築物件に対する適用【新規】	既築住宅に関しては開口部のみ、床・天井の天井の断熱性の改善についても省エネ基準の判定が可能で仕組みに変更すべきである。		現在審議中の住生活基本法においては、「量」から「質」へ住宅政策を転換し、新築・既築を問わず良質な住宅ストックの流通を活性化させることが重要施策に位置づけられている。 次世代省エネ基準に関しては、床下・天井・開口部・壁などすべての項目で基準を満たす必要があるが、既築住宅をすべての省エネ基準に適合させるために改修することは、居住者の手間・費用・時間なども考慮すると現実的ではなく、部分改修が一時的である。 既築住宅の部分改修のケースにおいて、当該工事部分の省エネ基準判定を可能とすることで、消費者(所有者)にとって改修投資に対する安心感、信頼感を醸成し、改修の増加、つまりは質の高い住宅の増加につながる。また省エネ改修を行った既築住宅が流通した場合でも、省エネ性が当該住宅の資産価値・信頼性を上げ、既存住宅市場の活性化も期待できる。また省エネ改修によりCO2削減にも貢献できる。	「住宅に係るエネルギー使用の合理化に関する設計、施工及び維持保全の指針」(平成18年国土交通省告示第378号)	国土交通省住宅局	「住宅に係るエネルギー使用の合理化に関する設計、施工及び維持保全の指針」によれば、次世代省エネ基準を満たすためには、新築・既築に関わらず、床下・天井・開口部・壁などすべての項目で基準を満たさなければならない。
5057	5057099			z16040	国土交通省	住宅の品質確保の促進等に関する法律施行規則(平成12年建設省令第20号)	d		既存住宅の住宅性能表示制度においては、現況検査により認められる劣化等の状況に関する表示事項と個別性能に関する表示事項があり、個別性能に関する表示事項については、選択項目として定められている。		既存住宅の住宅性能表示制度においては、現況検査により認められる劣化等の状況に関する表示事項と個別性能に関する表示事項があり、個別性能に関する表示事項については、選択項目として定められている。 今後とも同制度の普及に努めてまいりたい。		(社)日本経済団体連合会	99	A	住宅性能表示制度の見直し【新規】	現在日本住宅性能表示基準に規定されているすべての項目の評価を行う総合的な判定とは別に、耐震性に限定した評価を行う「耐震判定」の仕組みを創設すべきである。		耐震性に問題のある住宅は2003年現在、全国で1,150万戸(うち木造住宅は1,000万戸)あるが(国土交通省推計)、耐震化改修を行う場合、耐震改修は他の改修に比べ、ニーズ・緊急性は高いものの、住宅性能表示制度以外の公的な判定制度は無く、全項目の検査を行うと、費用・手間がかかるため、耐震改修工事の需要を喚起できない。 2003年現在約75%の住宅耐震化率を今後10年間で90%に引き上げるという目標が掲げられている。利用者にとって比較的手間が少なく、信頼性の高い住宅性能表示制度を活用した耐震判定制度の創設により、耐震化率の向上に寄与できる。	住宅の品質確保等の促進に関する法律第3条 平成18年国土交通省告示第379号「日本住宅性能表示基準」 国土交通省住宅局住宅生産課、建築指導課	国土交通省住宅局住宅生産課、建築指導課	住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づく住宅性能の評価を行う場合、平成18年国土交通省告示第379号「日本住宅性能表示基準」によって、地震に対する安全性、火災に対する安全性、柱や土台の耐久性、省エネルギー対策(温暖環境など)新築住宅で計10分野29項目、既存住宅で分野22項目について、すべて評価を行う必要がある。

全国規制改革及び民間開放要望書(2006あじさい)

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(規制改革/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057109	1		z16041	国土交通省	都市計画法第77条、第77条の2	都道府県都市計画審議会の組織及び運営に必要な事項は、都道府県の条例で定めることとされている。	d		人口、土地の利用状況等地域の事情に応じて、また年度によって都市計画審議会にかけなければならない案件の数は大きく異なることから、都市計画審議会の開催頻度について、国が一律に決めることは困難であり、それぞれの地方公共団体の自主的な判断に委ねている。 なお、都市計画運用指針において「必要に応じて、都道府県都市計画審議会及び市町村都市計画審議会の開催間隔の短縮化や開催予定の事前公表、手続の短縮化を図ることが望ましい」と示しているところである。		(社)日本経済団体連合会	109	A	廃棄物処理施設の設置に伴う都市計画審議会の関与のあり方の見直し①	廃棄物処理施設の新築又は増築に伴う都市計画審議会の開催を定例化するともに、現状よりも開催頻度を増大するよう、環境省ならびに国土交通省は都道府県に対し、引き続き指導の徹底を図るなど、廃棄物処理施設が円滑に整備できるようにすべきである。		都市計画審議会の開催が不定期で、なかなか開催されないため、建築基準法に基づく諸手続きを経るのに非常に長い時間がかかり、廃棄物処理施設の設置が円滑に進まない。 とりわけ、リサイクル施設であれば、焼却や埋め立てを伴わないようなマテリアルリサイクル(木くず、がれき類、廃プラ等)であっても、建築確認や都市計画審議会での承認、さらには地方公共団体によっては近隣住民の同意を要する必要がある。 少なくとも、「再生利用工場」として循環型社会の形成に寄与する施設については、工業専用地域、工業地域等の一定の用途地域内においては、すみやかに設置できるようにすべきである。	建築基準法第51条	国土交通省住宅局市街地建築課環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部	一定規模以上の廃棄物処理施設の新築または増築にあたっては、リサイクル施設であっても、廃棄物処理法に基づく許認可申請のほか、建築基準法に基づいて、都道府県都市計画審議会の承認を得る必要がある。廃棄物処理施設に係る都市計画審議会の開催が不定期で、なかなか開催されないが実情であるとともに、法的な根拠がないにもかかわらず、地方公共団体から周辺住民の同意を取り付けることを求められることがあり、廃棄物処理施設の設置が進まないのが現状である。
5057	5057109	2		z16042	国土交通省	建築基準法第51条	ごみ処理施設、産業廃棄物処理施設等は、都市計画で位置を決定するか、都市計画審議会の議を経て特定行政庁が許可を行った場合に建築が可能。	c		廃棄物処理施設については、都市の中になくはならない重要な施設であると同時に、周辺の環境に大きな影響を及ぼすおそれがあるため、一定規模以上の施設については、施設の配置について、都市計画で定めることを原則としているが、特定行政庁が都市計画審議会の議を経てその敷地の位置が都市計画で定めていないものについても、例外的に施設の配置を認めている。 リサイクル施設であっても、一定規模以上のものであれば、周辺の環境に大きな影響を及ぼすおそれがあることから、その立地について都市計画で定めることを原則とし、例外的に都市計画で定めない場合には、特定行政庁による許可手続が必要とすることが適当であり、これらの手続を不適用とすることは適当ではない。		(社)日本経済団体連合会	109	A	廃棄物処理施設の設置に伴う都市計画審議会の関与のあり方の見直し②	都市計画法に定める一定の用途地域内(例えば、工業専用地域、工業地域など)におけるリサイクル施設の新築又は増築については、都市計画審議会の承認を要する行為の対象外とすべきである。		都市計画審議会の開催が不定期で、なかなか開催されないため、建築基準法に基づく諸手続きを経るのに非常に長い時間がかかり、廃棄物処理施設の設置が円滑に進まない。 とりわけ、リサイクル施設であれば、焼却や埋め立てを伴わないようなマテリアルリサイクル(木くず、がれき類、廃プラ等)であっても、建築確認や都市計画審議会での承認、さらには地方公共団体によっては近隣住民の同意を要する必要がある。 少なくとも、「再生利用工場」として循環型社会の形成に寄与する施設については、工業専用地域、工業地域等の一定の用途地域内においては、すみやかに設置できるようにすべきである。	建築基準法第51条	国土交通省住宅局市街地建築課環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部	一定規模以上の廃棄物処理施設の新築または増築にあたっては、リサイクル施設であっても、廃棄物処理法に基づく許認可申請のほか、建築基準法に基づいて、都道府県都市計画審議会の承認を得る必要がある。廃棄物処理施設に係る都市計画審議会の開催が不定期で、なかなか開催されないが実情であるとともに、法的な根拠がないにもかかわらず、地方公共団体から周辺住民の同意を取り付けることを求められることがあり、廃棄物処理施設の設置が進まないのが現状である。
5057	5057127			z16043	総務省、国土交通省		国土交通省は、ご要望の件について地方公共団体に指導等を行う立場にはないが、地方公契連の場を活用して、申請手続の簡素化の視点から、国等の発注機関において共通化された統一様式の紹介を行っているところである。	e				(社)日本経済団体連合会	127	A	公共工事指名願いに関する諸手続き等の統一	①政府として、各地方公共団体における「公共工事指名願い」の様式を統一すべきである。 ②①を行った上で、各地方公共団体におけるオンライン手続きを共通のものとするべきである。		現状では、地方公共団体ごとに様式がまちまちであり、調査に時間をかける必要があるため、全国展開している企業にとっては、事務が煩瑣で利便性に欠けている。 企業における業務の効率化・労働時間の短縮化を実現するために、指名願いの様式を統一するとともに、オンライン手続きについても共通化することを要する。	各地方公共団体の指名願い様式等に関する共通	国土交通省大臣官房地方課総務省自治行政局	公共工事指名願い(指名競争入札参加資格申請書)について、国土交通省は統一様式を設定しているが、現状では地方公共団体により様式にかなり違いがある(特に、資格所持項目・職員の分類等の様式がまちまちであり、逐一調査が必要がある)。また、電子申請についても、それぞれの地方公共団体が独自の形式をとっている。

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057139			z16044	全庁省庁		平成14年5月1日以降、物品・役務の調達契約については、一定の金額以下等について債権譲渡禁止特約の解除を行っている。	d		債権譲渡禁止特約については、平成14年5月1日以降、物品・役務の調達契約について、「売掛債権担保融資保証制度」に係る物品・役務の調達契約の一定の金額以下等の契約について、債権譲渡禁止特約の解除を行い、事務取扱についても定めているところである。手続きの簡素化等各省庁共通ルールの策定、債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約の拡大(リース契約等)についての各省庁の統一した対応については、本件を主管している省庁の検討にあわせて対応していくこととしたい。		(社)日本経済団体連合会	139	A	国・地方公共団体向け金銭債権の証券化に係る譲渡禁止特約の解除	各省庁・地方公共団体向け金銭債権につき、速やかに譲渡禁止特約を廃止すべきである。そのため、各省庁共通のルール(①譲渡先が金融機関の場合は債権譲渡禁止特約の適用除外とする、②事前承認手続を大幅に簡素化する、③債権譲渡に対する取扱いを統一する)を策定し、売買契約・請負契約に反映すべきである。地方公共団体についても同様の統一した取扱いすべきである。		資産流動化を促進する上で、債権譲渡禁止特約の存在が障害となっている。債権譲渡禁止特約の廃止に向けて、各省庁、地方自治体が共通ルールの下で着実に取り組むことが求められる。		全庁省庁、地方公共団体	国の機関及び地方公共団体向け金銭債権については、譲渡禁止特約が付されていることが多く、当該金銭債権の証券化等を行うことができない。近年、一部の省庁においては事前に承認を得ることにより譲渡を認めたり、特定の譲渡先については債権譲渡禁止条項適用の例外とする等、企業における売掛債権を活用した資金調達の支援・促進が図られている。しかしながら、依然として省庁による対応のバラツキ、事前承認手続の煩雑さ、不透明さ等の問題が残されている。
5057	5057160			z16045	国土交通省	貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条第1項 貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について(平成15年3月10日付、国自総第510号、国自貨第118号、国自整第211号)	貨物事業者は支局長等から研修の通知を受けたときは、運行管理者に研修を受けなければならないこととなっている。なお、運行管理者に選任されている者は、最近の事故状況を踏まえ、より実践的な研修を行う必要があることから、運行管理者の質を維持するため少なくとも2年に1回受講させるよう事業者に通知を行っているところである。	c	-	事業用自動車第一当事者となった交通事故は、年間6万件を超え、増加・高止まりの状況にあり、運送事業者として交通事故の発生を未然に防ぐことは大きな責務である。このため、輸送の安全を確保する必要がある運行管理者は、法令情報等を講習等により入手し、事故防止に活用しなければならない。こうした講習のうち、一般講習は、運行管理者(運送事業者)に対する法令改正等の周知を行うとともに、交通事故の発生状況、事故の背景にある要因とその対策等について、講習を通して指導を行っており、事故防止対策等の徹底を図る上で重要な機会であると考えている。当該一般講習の受講間隔については、平成13年度から事故・違反を惹起していない営業所の運行管理者について、1年に1回から2年に1回に緩和したところであり、これ以上の受講間隔の延長は、事故発生件数抑制の観点から困難である。		(社)日本経済団体連合会	160	A	運行管理者制度に係る規制の緩和	運行管理者の一般講習受講間隔を、2年度に1回から4年度に1回とすべきである。		運行管理者の一般講習受講日には業務代行者を充てる必要がある。受講頻度を減らす事により業務代行者の配や業務への負担軽減を図るべきである。なお、一般講習の内容は、行政向等の周知や運転者の健康管理等であり、受講期間延長に伴う弊害は少ない。法令の措置等は、現在インターネット等でも十分代用されており、また、運転者の健康管理に関する講習内容については受講のたびに変わる性質のものではない。受講間隔の延長により以下の効果が期待される。 ① 運行管理者が受講に係る拘束時間が減少する。(現状、平日昼間8時間/回/2年) ② 運行管理者受講時における業務代行者の手配軽減 ③ 受講費用の軽減(一般講習費用 3,000円/回/人)	貨物自動車運送事業法第18条第1項 貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条 独立法人自動車事故対策機構法第13条	国土交通省自動車交通局総務課	運行管理者は、2年度に1回、自動車事故対策機構(旧、自動車事故対策センター)が開催する一般講習を受講することが義務付けられている。
5057	5057163			z16046	国土交通省	道路運送車両法第60条、第62条、第66条	自動車検査証及び検査標章については、当該自動車保安基準に適合していると認められるとき、国土交通大臣から使用者に対し、交付しなければならないこととされている。	b	I	「社会経済情勢の変化、情報通信技術の進展等に対応した登録制度等の見直しに関する検討会」において、「継続検査時の自動車検査証の交付のあり方について、実務への影響、システム構築に要する費用、自動車検査証の不正使用の防止対策等の諸問題について実務的な検討を行い、年内を目途に結論を得るべきである。」とされていることから、これらについて検討する。		(社)日本経済団体連合会	163	B	車検証及び自動車検査標章の代理交付【新規】	自動車販売会社が車検証及び自動車検査標章を交付できるようにすべきである。		国土交通省では、「社会経済の変化、情報通信技術の進展等に対応した登録制度等の見直しに関する検討会」において、車検証の記載事項の見直し(省令改正)を検討しており、2008年までに継続検査についてもワンストップサービス(OSS)による電子申請手続きが可能になる見込みである。将来的には車検証の電子化も検討されているが、OSSによる手続きが可能になった際は、車検証及び自動車検査標章の代理交付を認め、申請者の利便向上を図るべきである。	道路運送車両法第18条2項、3項、第60条、第62条、第66条	国土交通省自動車交通局技術安全部管理課	車検を受けた際は、その都度所轄の陸運支局におもむき、車検証及び自動車検査標章の交付を受けなければならない。

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項別(規制改革/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057164			z16047	国土交通省	道路運送車両法第61条第1項、第2項	貨物自動車(車両総重量8トン超)の検査証の有効期間は、1年ごとである。貨物自動車(車両総重量8トン未満)の検査証の有効期間は、初回のみ2年、その後は1年ごとである。	C		貨物車については、車両総重量が大きく、事故時の加害性が高いことに加え、車輪脱落等による事故など車両欠陥に起因する事故が依然として問題であることから、その自動車検査証の有効期間の延長には、特に慎重な検討が必要である。 国土交通省では、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」を設置して、検査対象車両全般に亘り総合的に検討を行ったが、平成17年3月に、小型二輪車の自動車検査証の有効期間の延長(初回2年を3年に)する以外は、有効期間の延長は出来ないとの結論に至っている。なお、トレーラやトラックの自動車検査証有効期間の検討に当たっては、ホイールボルト折損による車輪脱落事故をはじめとする整備不良に起因する事故の状況や、交換部品の耐久性が過去10年間で大きな変化が無いこと等、技術的な面からの検討を行っており、その結果として、これらのトレーラやトラックの自動車検査証有効期間については、現行の期間で適当との結論を得ている。 また、この検討会での結論を基礎として、閣議決定である「規制改革・民間開放推進3か年計画(改定)」(平成17年9月25日付)においても、「検査対象車両全般に亘り総合的に検討を行った結果、小型二輪車の自動車の自動車検査証の有効期間については、初回2年を3年に延長が可能」と結論付けられた。 これを受けて、先の通常国会で道路運送車両法が改正され、本年5月19日に公布されたところであり、1年以内の施行に向けて、現在政省令の準備作業を進めているところである。 以上のことから、トレーラやトラックについて、自動車検査証の有効期間を延長することは困難である。	(社)日本経済団体連合会	164	A	トラック・トレーラの車検期間の延長	トラック・トレーラの車検期間の見直しについて、その可能性を科学的・技術的な面から実証実験をするなど検討すべきである。 具体的には、①車両総重量8トン以上のトラック・トレーラについて初回車検の期間を2年に延長、②8トン未満のトラックについて2回目以降について2年に延長することを求める。	技術革新による自動車の安全性、耐久性が大幅に向上しており、車検期間の延長に十分対応可能にもかかわらず車検期間が短いため、物流コスト削減の妨げとなっている。車検費用の削減、車検による休業期間の削減が求められる。	道路運送車両法第48条、第61条	国土交通省自動車交通局	車検制度については、2000年5月より車両総重量8トン未満のトラックについては、新車初回に限り車検有効期間が1年から2年に延長された。その結果、現在、新車登録後の車検は車両総重量8トン未満車については、2年、8トン以上車については1年となっている。		
5057	5057166			z16048	国土交通省	内航海運暫定措置事業法第8条、第57条、内航海運暫定措置事業規程	内航海運暫定措置事業は、スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹調整事業の解消により、事実上の経済的価値を有していた引当資格が無価値化する経済的影響を考慮したソフトランディング施策であるとともに、内航海運の構造改革を推進する観点から、船腹需給の適正化と競争的市場環境の整備を図るための事業である。同事業は、平成10年6月に導入されているが、その際、船舶の平均的使用期間を踏まえ、解撤等交付金の交付を15年間実施し収支相償った時点で終了することとしている。	C		内航船舶の建造が促進されない要因は、用船料の低迷、鋼製品等の高騰による船価の高止まり等が挙げられ、「輸送能力不足に陥る懸念がある」という点についても、建造等納付金が原因であるとは一概には言えない。例えば、建造等納付金と解撤交付金の差額を減額した場合、本制度が長期化する中で、早期に解消するには序々に差額を増やすことにより、建造待ちの船舶を早期に建造する方向へ誘導すべきと考える。いずれにしても、内航海運業界自ら残存債務の処理に真剣に取り組んでいるところである。 また、老朽船舶から社会的要請に適合した新造船への代替を促進するための方策について、基本的方向性をとりまとめ、平成18年3月に策定した、アクションプランを活用し、代替建造の促進を図っているところである。	(社)日本経済団体連合会	166	A	内航海運暫定措置事業の早期解消	「海上運送活性化3法案」の付帯決議の中で、「暫定措置事業の円滑かつ着実な実施が謳われているが、このままでは抜本的な解決にならない。暫定措置事業の現状に対応し早期解消に向けた施策を講ずるべきである。	同事業をこのまま実施すると全船リブレスした場合は余剰金発生が見込まれるが、実際はリブレス建造費が確保できずに廃業する船主が多数発生し、輸送能力不足に陥る懸念が強い。 <参考(試算)>事業解消時の収支試算 現時点で全権利船をリブレスした場合 H10~H18.1解撤交付金額 1,216億円(1,829千DWT) 797億円 " 建造納付金額 419億円(640千DWT)が見込まれる H17.9時点の全船(5478千DWT)リブレス時納付金額(試算) 1,344億円 " H17FY平均納付金差額(推定)2.5万円/DWTで試算 それは、リブレス時に支払う納付金差額が2002年以降増し、船主の建造時の負担が大きくなるためである。 <参考(試算)>新造船建造コスト 499総トン船 4.5~5.0億円/隻 新規参入時納付金 1.6億円 船価に対して 32%~36%割増 リブレス時納付金差額 0.48億円 " 10%~11%割増 (* )	内航海運組合法第8条、第12条、第57条 内航海運暫定措置事業規程	国土交通省海事局	船腹調整事業の解消に伴い、1998年5月に暫定措置事業が認可された。これにより内航総運は船舶を解撤する船主に解撤交付金を支払う、新規に建造する船主は内航総運に建造納付金を納付することとなった。同事業は納付金の収支が相償った時点で解消することとなっているが、多数の解撤に対して建造が少なく、事業解消時期の目標は立っていない。問題点としては、①計算上は納付金の収支の目標は立つもの、今後の建造状況の如何によっては、同事業の解消が出来ないことが想定されること、②新規参入時に多額の納付金が必要となり、コストが高くなり参入の障害となっていること、③既存業者のリブレス時も納付金の差額の納付が必要で、リブレスの障害となっていることから、コスト競争力のある事業者が生まれにくくなっている。		
5057	5057167			z16049	国土交通省	船舶安全法第5条第1項、第10条第1項	船舶は5年毎(一部6年毎)の定期検査とその間に簡易な中間検査を受けることが義務づけられている。	D		造船技術の向上、船舶機器の改善による船舶の耐久性向上等の現状を考慮して、平成9年より、保守管理体制の優れた船舶所有者が予め定めた保全計画に従って保守管理を行った機関(プロペラ軸及び船尾管軸を含む)については、機関解放時の船舶検査官の立ち会いを省略する制度(機関計画保全検査制度)を設けているところであり、検査の弾力的な運用(実質的な期間の延長を含む)を既に実施しているところである。 具体的には、船舶所有者の保守管理体制が優良適切であり、かつ、船舶の機関について機関保全計画に基づき、船舶所有者が適切な運転・保守管理(機関の解放を含む)を行うことにより、技術基準への適合性が推定可能なものにあつては、定期的検査時において船舶検査官が点検記録等により適切に保守されていることを確認することによって、機関解放時の船舶検査官の立ち会いを省略することが可能となっている。	(社)日本経済団体連合会	167	A	船舶の検査内容の簡素化	①船舶安全法施行規則に定められた膨大な数の定期検査項目を見直し、簡素化を検討すべきである。特に検査コストがかかる開放検査を削減すべきである。 ②開放検査は、定期検査ごとを実施するのではなく、「中間検査等他の検査とあわせて〇年以内に実施する」といった弾力的な運用を検討すべきである。	検査項目について現状にそぐわないものもあり、物流コスト削減の妨げとなっている。例えば、「プロペラ軸および船尾管軸の検査」では3日間程度、船舶をドライドックに入れる必要があり、多大なコスト負担となっている。造船技術の向上、船舶機器の改善による船舶の耐久性向上を考慮すると、期間延長は可能である。	船舶安全法第5条第1項、第10条第1項	国土交通省海事局検査課	船舶は5年に1回定期検査を、また定期検査と定期検査の間に中間検査を受けなければならない。船舶安全法施行規則に定められた検査項目の項目数は多く、現状にそぐわないものも含まれている。 (参考)これまでの検査内容の見直し、簡素化について、推進用機関及び発電用機関については、1997年6月より、中間検査における開放検査に代えて、保守整備記録及び効力試験によることとなった。		

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057168			z16050	国土交通省	港則法第23条第1項、港則法施行規則第14条第1項、第19条	船舶は、特定港において危険物の積込、積替又は荷卸をするには、港長の許可を受けなければならない。	d	—	<p>年末年始等の長期休暇時を含め、休業日における危険物荷役許可にかかるバース、船名及び数量の変更については、当直等の担当職員により変更手続きを行っている。</p> <p>なお、危険物専用岸壁において、荷役の回数が多く、危険が少ないと認められる等の一定の要件を満たす場合には、包括許可を認めており、危険物荷役許可に関わるバース、船名及び数量の変更についても、包括的・許可された内容の範囲内の変更であれば、土日・祝祭日でも保安部への電話連絡のみで簡単に処理できるようにしている。</p>		(社)日本経済団体連合会	168	A	休業日における危険物荷役許可の変更手続き受付【新規】	危険物荷役許可に係わるバース、船名及び数量の変更について、休業日でも変更手続きの受付を可能とすべきである。		港湾の24時間フル稼働化に向けて、各所轄官庁では整備が進められおり、本件についても、同様の対応が求められる。特に、年末年始等、長期休暇においては、長期スケジュールの予定の困難に加入、気象等の影響によっては計画通りの配船が出来ない状況もあり、実運用面で支障をきたしている。	港則法第4条、港則法第35条の3	国土交通省海上保安庁航行安全課	危険物荷役許可に係わるバース、船名及び数量の変更において、平日は変更可能となっているが、休業日については変更手続きが受けられず変更できない。
5057	5057169			z16051	国土交通省	船舶安全法施行規則第7項	船舶安全法体系では、平水区域、沿海区域、近海区域、遠洋区域の航行区域を定め、かつ、航行区域に応じた船舶の構造、設備基準を定めている。	c		<p>1. 船舶安全法体系においては、航行区域を設定し、当該航行区域を安全に航行するための必要最低限の安全基準を講ずることとしている。沿海区域のみを航行する船舶には、当該区域を安全に航行するための必要最低限の安全基準を設けている。</p> <p>2. 内航船舶の大型化、航海設備の進歩等によって、ある程度沿岸から離れて航行しても比較的容易に船舶の安全性を確保することができるようになったことから、輸送時間及び輸送コストを削減するため、限定近海船(国際航海に従事しない船舶であって近海区域を航行区域とするものうち船舶設備規程第二条第二項の区域を定める告示(平成7年運輸省告示第445号。)で定める区域(以下、「限定近海区域」という。))のみを航行する船舶について、必要最低限の安全規制とするべく</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成7年に船舶設備規程、船舶救命設備規則、船舶消防設備規則及び船舶防火構造規則の緩和を、</li> <li>平成10年に限定近海旅客船についての船舶救命設備規則及び船舶防火構造規則の緩和を、</li> <li>平成13年に満載喫水線規則及び船舶構造規則の緩和を行った。</li> </ul> <p>3. これらの緩和は、当該海域の波浪発現頻度、平均波浪といった気象・海象条件の調査、試験水槽における模型船を用いた実験や数値シミュレーションを実施し、学識経験者、造船所、船主等の関係者による検討会を行う等、厳格に調査・検討した上でっており、限定近海船として必要最低限の安全基準が設定されたものである。</p>		(社)日本経済団体連合会	169	A	限定近海区域における内航船舶の航行基準の緩和	科学的な実証実験を行った上で、限定近海区域においても、一定の基準を満たした沿海資格船の航行を認めるよう検討すべきである。		<p>現行の規制では、海岸から20海里以内の沿海に沿って航行せざるを得ないことから、多くの時間と燃料が消費されており、物流効率化が阻害されている。通信設備のインフラ整備が進むなど、航海機器の発達と船舶の操縦能力の向上により、沿海資格船においても近海区域の航海は十分可能と判断されるため、早期に実証実験を行い、要件緩和を図るべきである。</p>	船舶安全法、船舶安全法施行規則、船舶設備規程、他	国土交通省海事局安全基準課	船舶はその船舶が保有する資格により航海できる海域が制限されており、「沿海資格船」は沿海から20海里までを線で囲んだ海域より遠い海域を航海することはできない。ただし、96年12月に①内海沖、②石巻沖、③伊勢湾沖、④紀伊水道、⑤土佐湾沖、⑥豊後水道沖、⑦若狭湾沖の7沿海区域の境界については規制が緩和され、20海里を超える海域を含めて直線で航行することが可能となっている。しかし、本州～沖縄間の一部の海域については、「近海」区域が存在することから、沿海船での航海はできない。
5057	5057170			z16052	国土交通省	船舶職員及び小型船舶操縦者法第18条、船員法第69条、第70条	機関部出力が750KW以上2,000KW未満の船舶においては、機関長及び一等機関士の乗組みが義務づけられている。	c		<p>機関出力750kw未満の船舶に比し、750kw以上の船舶は、その出力の増大に応じ、構造が複雑化し、かつ補機類が装備されているのが一般的な傾向であり、機器の高度化や補機類の運転・保守・整備に対応できるような機関部職員の乗組みが必要である。よって、要望理由に掲げる「機関操作差違が無い」と一般的にはいえるものではない。</p> <p>また、船舶における機関部職員の作業内容は、機関の始動、出入港作業、通常当直業務、保守整備作業、その他作業等多岐にわたるが、要望理由に掲げる①～⑥の設備は、当直業務における機関の監視及び運転操作を軽減するにすぎないものであり、通常当直業務以外の作業を軽減又は省略させる効果を有するものではない。よって、仮に①～⑥の設備を備えることを条件とする場合でも、そのみで機関部職員の配属基準を緩和することは困難であるため、定員基準の緩和に関する可能性についての実証実験の実施は困難である。</p> <p>なお、750kw以上の機関出力を有する機関区域無人化船であって沿海区域又は限定近海区域を航行する船舶については、本年4月より、甲板部職員との兼務を認める措置を講ずることにより、機関部職員の定員基準の緩和を図ったところである。</p>		(社)日本経済団体連合会	170	A	船舶職員法と船員法における定員基準の緩和	機関部自動化設備の設置を条件として、推進機関の出力750KW～2000KWの場合、機関部の職員に関する定員基準の緩和に関する可能性について科学的に実証実験を行い、検証すべきである。		<p>750KW未満(G/T199クラス)と750以上2000KW未満(G/T499-699クラス)では機関操作上差異が無い。機関部員の作業能率向上、安全航行を目的とした機関部自動化設備は、次のようなものがあり、広く設置努力をしており、実勢(支援技術)を反映すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;機関部自動化設備&gt;</li> <li>①操舵室からの主機回転数・逆転制御</li> <li>②主機関の重大異常時の主機回転数(過速度、潤滑油圧力低下)</li> <li>③主機関の操舵室からの非常停止装置</li> <li>④機関室監視警報装置</li> <li>⑤各部位自動温度調節弁(主機冷却水出口、主機潤滑油入口、発電機冷却水出口等)</li> <li>⑥断続運転を要する種々の自動発停装置(主空気圧縮機、A重油移送ポンプ)</li> </ul> <p>以上のような設備を備えるよう条件付けすることで、定員基準の緩和を図れば、物流コストの削減につながると思われる。</p>	船舶職員法施行令別表、船員法69条、70条(航海当直基準含む)	国土交通省海事局	機関部の職員は推進機関の出力750KW～1500KWの場合、5級及び6級海技士(機関)2名の乗員が義務付けられている。



要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(別) (規制改革/A/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5057	5057174			z16056	国土交通省	航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第十七条航空法施行規則(昭和二十七年運輸省令第五十六号)第二十七條、第二十八條、第二十九條、第三十條、第三十條の二、第四十條	予備品証明検査は、装備品の設計、製造・修理過程及び現状について実施している。国土交通大臣が認定した民間事業場(認定事業場)や外国政府が安全性を証明した装備品にあっては、予備品証明を受けたとみなしている。	d	III	予備品証明の申請については、郵送や電子的な申請を認めており、現状においても柔軟な対応を行っている。 また、休日等における予備品証明検査の実施については、体制上の問題から困難だが、認定事業場が安全性を確認した装備品については国の検査を省略できることとしていることが、当該制度の活用を図って頂きたい。		(社)日本経済団体連合会	174	A	航空機装備品の予備品証明申請【新規】	受検申請場所、日程および受検場所を拡大すべきである。		航空機装備品の予備品証明申請は東京および大阪の航空局で行わなければならないが航空機関連の部品は成田空港など主要な空港で輸入通関されることがほとんどであり、輸入通関時の貨物の移動を考えると成田空港での受検は緊急時には対応可能であるが申請は九段下の航空局に限定されている。 各輸出国からの耐性を証明する書類を準備して受検することから予備品証明の制度自体の廃止が希望されるが、予備品証明の受検場所の拡大と緊急性を臨み確保および祝祭日などの休日にも受検可能とすべきである。	航空法第17条	航空局航空機安全課	予備品証明の申請場所は東京航空局および大阪航空局の2か所のみである。東京においては通常の受検場所は九段下にある東京航空局検査課のみであり、緊急などの場合を除き成田空港などでの受検は難しい。
5057	5057188			z16057	経済産業省、国土交通省	道路法第32条、36条	ガス事業法におけるガス導管事業等は、道路法第36条の特例措置の対象外となっている。	c		道路法第36条に基づく占用の特例の対象とするか否かの判断に当たっては、一般公衆の生活と密接な関係を有し、公益性が高いという観点から、個別の事業法において一般利用者に対する役割提供義務を設けていること等を重視しているところであり、ご提案の事業にかかる導管については、道路法第36条に規定することはできないが、道路法第32条に基づき占用許可を得ることは可能であるので、敷設場所となる道路の道路管理者と相談されたい。また、①に掲げる導管については、道路法第32条に基づく道路占用許可の際に、通達に基づき円滑な設置に係る配慮等をしているところである。		(社)日本経済団体連合会	188	A	高圧ガス導管の道路占用に係る規制緩和【新規】	以下の各法律の適用を受ける送ガスパイプライン(自噴線を含む)について、道路法第36条による道路占用の特例措置を認めるべきである。 ①ガス事業法におけるガス導管事業の用に供するガス導管 ②鉱山保安法、または高圧ガス保安法の適用を受けるガスを供給する事業者(ガス事業を除く)の用に供する導管 ③②の範囲に属するものを除く、ガスを供給する事業者(ガス事業法・準用事業)の用に供するガス導管		道路法第32条、第36条 ガス事業法第42条	国土交通省道路局路政課 資源エネルギー庁電力・ガス事業部ガス市場整備課	ガス事業法におけるガス導管事業等は、道路法第36条の道路占用の特例措置の適用外となっている。	
5057	5057198			z16058	国土交通省	(WTO)政府調達に関する協定(1996年)	1996年1月1日に発効した世界貿易機関(WTO)「政府調達に関する協定」は、政府機関等による産品、サービスの調達に、内国民待遇、内外無差別の原則を適用し、また、政府調達に手続の透明性を確保することを定めている。我が国においては、同協定附属書1付表において約束している中央政府機関、地方政府機関(47都道府県及び12政令指定都市)、特殊法人及び独立行政法人による調達に同協定が適用される。	-	-	我が国は、平成13年12月1日に「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律」を改正し、JR本州3社に対して残っていた政府規制をすべて撤廃、完全に民営化したことに伴い、JR本州3社はWTO政府調達協定の対象機関としない旨の通報を、同協定の手続きに従ってWTO政府調達委員会を通じ各締約国に対して行ったところ、これに対して米国、EC、カナダから異議申し立てが行われた。それ以降、JR本州3社が協定の除外基準を満たしていることについて同委員会や各種協議の場を通じて重ねて説明を行ってきた結果、カナダは異議を撤回したものの、依然米国及びECが異議を留保しているところ。 WTO政府調達委員会合合等の場で我が国は米国及びECに対し異議の撤回を求めており、今後とも取り組みを継続していくこととする。 なお、WTO政府調達協定は、公正、公開かつ競争的な政府調達を促進するための国際ルールであり、我が国は、我が国が同協定付表において約束している機関については、同協定を誠実に遵守している。これらの機関を協定適用機関から除外するためには、同協定に定める手続により所要の通報を行ったうえで、各締約国からの異議申立がないことが条件となるものであり、我が国の規制改革の枠組みの中で促されるものではない。		(社)日本経済団体連合会	198	A	WTO政府調達協定の適用対象機関からのJR3社の除外	完全な民間企業となっているJR東日本、JR東海、JR西日本の3社を、政府調達に関する協定の適用対象機関から除外すべく必要な措置を講じるべきである。		JR東日本、JR西日本、JR東海の3社は完全な民間会社であるにも関わらず、「政府調達に関する協定」の適用により一定基準額以上の物品・サービスの調達は一般競争入札が義務付けられており、経営の自主性・迅速性の観点から大きな制約となっている。	政府調達に関する協定(1996年)	国土交通省鉄道局総務課	JR東日本、JR東海、JR西日本の3社は、完全民営化された市場の監視を受けているにもかかわらず、「WTO政府調達に関する協定」において、中央政府、地方政府及び他の特殊法人と並んで同協定の適用対象機関として定められ、協定で定める手続に従って調達手続きを進めることが義務付けられている。



要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革A/民間開放B)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5066	5066004			z16062	全省庁		平14年5月1日以降、物品・役務の調達契約については、一定の金額以下等について債権譲渡禁止特約の解除を行っている。	d		債権譲渡禁止特約については、平14年5月1日以降、物品・役務の調達契約について、「売掛債権担保融資保証制度」に係る物品・役務の調達契約の一定の金額以下等の契約について、債権譲渡禁止特約の解除を行い、事務取扱についても定めているところである。手続きの簡素化等各省庁共通ルールの策定、債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約の拡大(リース契約等)についての各省庁の統一的な対応については、本件を主筆している省庁の検討にあわせて対応していくこととしたい。		社団法人リース事業協会	4	A	国・地方自治体向け金銭債権の証券化に関する債権譲渡禁止特約の解除	各省庁及び地方自治体において、統一的かつ早急に債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約(リース契約等)及び譲渡対象者の拡大(特定目的会社等)を望む。		各省庁及び地方自治体ごとに対応が異なり、引き続き、統一的かつ早急な対応が求められる。		全省庁、地方自治体	
5066	5066011			z16063	警察庁、総務省、財務省、国土交通省	道路運送車両法第7条、第12条、第15条、第16条、第59条、第62条、第97条の2第1項、自動車損害賠償保障法第9条	自動車保有関係手続は、紙での申請を行う場合は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等の地、市役所等、警察署、都道府県税事務所等、それぞれの行政機関に、出向いて手続を行う必要があるが、現在、東京都、神奈川県、埼玉県、静岡県、愛知県、大阪府の6都府県において、新車の新規登録を対象に、オンラインによる手続を可能としている。	a,d	Ⅲ	自動車保有関係手続(検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税等の納付等)のワンストップサービス化については、平成17年12月から、東京都、神奈川県、愛知県、大阪府の4都府県、さらに、平成18年4月からは、埼玉県、静岡県の2県において、すべての関係機関にまたがるワンストップサービスの基本的な手続であり、ワンストップ化による申請者の利便性向上の効果が大きい新車の新規登録(型式指定車)を対象として、自動車保有関係手続(型式指定車)を稼働させており、これにより、各種税の納付手続の電子化や保管場所証明手続の電子化等が可能となっている。 当該システムは、大量に自動車を保有する方にも配慮したシステムとするため、入力項目を集約した申請画面や税・手数料のまとめ払いの機能、代行申請の機能を持たせており、今後は、申請自体もまとめて行うための機能についても検討を行うこととしている。		社団法人リース事業協会	11	A	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化について	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録～国、車庫証明・納税～地方、自賠責保険確認～国)等の電子化は、新車の新規登録については平成17年12月から稼働とされ、その他の手続きは平成20年を目途に段階的に進めるとされているが、電子化に際しては、大量に自動車を所有する者の手続き等を充分に考慮すること。	電子化により、申請項目の共通化・統一化と申請に必要な添付書類の削減化ができれば、自動車関連業界(検査・登録～国、車庫証明・納税～地方、自賠責保険確認～国)等の電子化は、新車の新規登録については平成17年12月から稼働とされ、その他の手続きは平成20年を目途に段階的に進めるとされているが、電子化に際しては、大量に自動車を所有する者の手続き等を充分に考慮すること。	大量に自動車を所有する者が自動車関係諸手続を行う場合、現状では膨大な手間がかかるが、電子化により、一括して行うことができれば、大きなメリットがある。特に、リース会社の申告・納付事務等は膨大であり、これらの事務作業の効率化、円滑化の観点から、電子化を図る必要があると考えられる。	道路運送車両法、自動車登録令、自動車の保管場所の確保等に関する法律、自動車重量税法、自動車損害賠償保障法、地方税法、地方自治体条例等	国土交通省、財務省、総務省、警察庁、地方自治体	
5066	5066012			z16064	国土交通省	道路運送車両法第22条	自動車登録情報の電子的提供が行えるよう道路運送車両法の改正を前期通常国会において行い、平成18年5月19日に公布を行ったところ。施行については公布の日から1年6月以内としている。	a	Ⅲ	自動車登録情報の電子的提供が行えるよう道路運送車両法の改正を前期通常国会において行い、平成18年5月19日に公布を行ったところ。施行については公布の日から1年6月以内としている。 現在、自動車登録情報の電子的提供のルール等について関係団体等と調整を行っているところ。		社団法人リース事業協会	12	A	自動車登録情報の電子的提供について	自動車登録情報について、利用者にとって利便性の高い方法で電子的に提供すること。	リース会社が自動車登録情報を活用することにより、自動車に係る環境対策・安全対策等の公益の増進に資する。	提供される自動車登録情報の有効活用を図るためには、当該情報の利用者にとって利便性の高い方法で情報が提供される必要がある。	道路運送車両法	国土交通省	

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5066	5066014			z16065	国土交通省	自賠8条、自賠法85条	自賠責保険は、自動車損害賠償保障法に基づき、加入義務を課す強制保険であるため、その加入を担保するために、自賠責保険契約の加入及びその契約内容を証明する自賠責保険証明書を備え付けなければならないこととしている(自賠法第8条)。また、自賠責保険契約を締結し、証明書を備え付けているかどうかを行政機関がチェックするために、自動車の運転者に自賠責保険証明書の提示義務も定めている(自賠法第85条)。	c	—	保険証明書の備付義務を廃止し、備付けの代わりに自動車検査証に自賠責加入保険会社、証券番号等の保険契約情報を記載することとした場合、保険契約の変更が生じた際には、自動車検査証の記載事項変更の処理を行わなければならないが、自動車検査証の記載事項変更は変更の事由が生じたから15日以内に記入を受けなければならないこととされている(道路運送車両法第67条)、その間、不真正な保険契約情報を記載した自動車検査証を備え付けたまま自動車を運行することとなる。 これは、保険契約が不明確になり、支払手続きが煩雑化する恐れがあるばかりでなく、被害者は不真正な当該証明書を示す契約内容に基づき加害者が加入している保険会社に対して保険金請求を行うことになるため、適切な被害者保護に支障が生じることとなり、適当ではない。		社団法人リース事業協会	14	A	自賠責証明書の備え付け義務の廃止	自賠責証明書を備え付けなくても、自動車を運行出来るように改しい。		現行法令では自動車検査証と自賠責証明書の両方の備え付け義務があるが、登録自動車の自賠責は車検制度とリンクしているため自動車検査証の有無と自賠責の加入は同軌しており、自動車検査証の確認により自賠責の加入についても確認が出来る。また、自賠責には契約条件にバリエーションがなく、自動車検査証のなかに自賠責加入保険会社、証券番号などに係る項目を設ければ、より確実、詳細な確認が可能である。	自動車損害賠償保障法第8条	国土交通省	
5067	5067001			z16066	国土交通省	臨時船舶建造調整法第2条及び第4条	我が国海運の健全な発展に資することを目的として、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90メートル以上の船舶であつて、遠洋区域又は近海区域を航行できる構造を有するものを建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならないとされている。	b	I	商業的造船業における正常な競争条件に関する協定の発効後、可及的速やかに臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的な見直しを行う。		社団法人日本船主協会	1	A	造船許可に当たっての手続きの一層	船舶の建造許可申請手続きの簡素化については、現在検討が進められているOECD造船協定が発効した際に、臨時船舶建造調整法の改廃を含む建造許可制度の抜本的見直しを行うとのことであるので、同協定発効後速やかな見直しをお願いしたい。		当該規制は、「我が国の国際海運の健全な発展に資することを目的とした臨時船舶建造調整法(昭和28年)法に基づき、造船事業者が総トン数2,500トン以上又は長さ90m以上で、遠洋区域又は近海区域を航行区域とする鋼製の船舶を建造しようとするときは、その建造の着手前に国土交通大臣の許可を受けなければならない。」とされているものである。本法制定時には意義があったものと思われるが、近年の近隣諸国の造船所の発展もあり、わが国においてのみ本法に基づき需給調整を行うことの意義は、もはやないものと思われる。	建造調整法第2条及	国土交通省	
5067	5067002			z16067	国土交通省	道路運送車両法第61条第1項	貨物自動車(車両総重量8トン超)の検査証の有効期間は、1年ごとである。	c		貨物車については、車両総重量が大きく、事故時の加害性が高いことに加え、車輪脱落等による事故など車両欠陥に起因する事故が依然として問題であること等から、その自動車検査証の有効期間の延長には、特に慎重な検討が必要である。 国土交通省では、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」を設置して、検査対象車両全般に亘り総合的に検討を行ったが、平成17年3月に、小型二輪車の自動車検査証の有効期間の延長(初回2年を3年に)する以外は、有効期間の延長は出来ないとの結論に至っている。 また、この検討会での結論を基礎として、閣議決定である「規制改革・民間開放推進3か年計画(改定)」(平成17年3月25日付)においても、「検査対象車両全般に亘り総合的に検討を行った結果、小型二輪車の自動車の自動車検査証の有効期間については、初回2年を3年に延長が可能」と結論付けられた。 これを受けて、先の通常国会で道路運送車両法が改正され、本年5月19日に公布されたところであり、1年以内の施行に向けて、現在政省令の準備作業を進めているところである。 「シャーシに係る物流効率化等に関する検討会」の中間報告にもあるように、自動車は、時間に応じて劣化する部分があることや、海岸近くで使用される場合には腐食のスピードが速いこと等の使用環境の影響を受けることも考慮する必要があり、自動車の劣化は、車に走行距離によって決まるものではない。 以上のことから、トレーラー等について自動車検査証の有効期間を延長することは困難である。 点検項目については、「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討会」において、今後調査すべ		社団法人日本船主協会	2	A	送用トレーラー・シャーシの車検制度	モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシに対する車検の点検項目および車検の有効期限を見直す。		モーダルシフトに資する海上輸送用のトレーラー・シャーシに対する自動車検査証の有効期限は、毎日陸上輸送している一般のトラック同様1年である。主に海上輸送用であるトレーラー・シャーシは、本船内または港頭地区駐留に停車している状態が多く、陸上走行距離が短いものとなっている。また、シャーシ自体は動力を持たず、トレーラー(ヘッド)に牽引されるだけである。本年2月、国土交通省が発表した「シャーシに係る物流効率化等に関する検討会・中間報告」において、シャーシの走行距離が乗用車と比較すると1.8倍となっており、車検の有効期間の見直しを妥当とするほどではないとの指摘等があった。しかし、自主点検の体制等から事業用貨物車と比較するべきであり、それとの比較では1/3.5である。京都府認定審査機関であるわが国が、モーダルシフトを推進していく上で、海陸を利用した複合一環輸送体制の法的整備という観点から、対象とするシャーシを海上輸送専用とし、欧州で導入事例のある海上輸送用のトレーラー・シャーシをナンバープレート等により陸上輸送用と区別した上で、車検の点検項目及び車検の有効期限を見直すべきである。	路運送車両法第61	国土交通省	

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5068	5068001			z16068	国土交通省	建設業法第7条第1号イに掲げる者と同程度の能力を有する者(昭和47年建設省告示第351号)	許可の基準として、建設業の許可を受けようとする者が法人である場合には常勤の役員のうち一人が、また、個人である場合には本人又はその支配人のうち一人が、次のいずれかに該当することが必要である旨規定している。 ①許可を受けようとする建設業に関し5年以上の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国土交通大臣が①に掲げるものと同程度の能力を有する者と認定した者	c		①について 建設業法においては、企業の経営形態の変化等に対応し、委員会設置会社に設置される執行役員、会社法等の法令上に権限及び責任等が定められている役割については、会社法に定める取締役と同等に取扱い措置を講じてきているところ。 一方、いわゆる「執行役員」については、会社法等の法令上に権限及び責任等が定められておらず、その業務の範囲及び権限の決定権が個々の企業に委ねられている状況にあることから、会社の経営規模のみを判断基準として、各企業の個別制度に基づく執行役員について建設業法第7条に規定する役員であるとして一律に判断するとうご提案にお応えすることは困難である。通常、各個別法において役員と同等の者を規定する場合は、会社法上に権限を有する役員を規定しており、建設業法において措置するために、会社法に然るべき位置付けがなれることが前提になると考える。 なお、執行役員制度の導入拡大傾向等、昨今の企業の経営形態の多様化等を踏まえ、実質的に役員と同等の権限等を有する者であることを客観的に判断し得る者についてはその経験を役員と同等とみなす等、柔軟な取扱いが可能かどうかについては、平成18年度中に結論を出すべく、国土交通省としても検討することとしているところである。 ②について 建設業は発注者との請負契約に基づく一品ごとの注文生産であり、一般的に契約金額が多額、請負者が工事目的物の引渡し後においても、長期間、瑕疵担保責任を負うという特色がある。 このように建設業の経営は他の産業の経営とは著しく異なる特徴を有しているため、発注者保護の	情報通信ネットワーク産業協会	1	A	建設業「経営管理者」資格要件の緩和	1. 資本金や過去の実績が一定以上の企業における「執行役員」など実質的な経営責任者を建設業法第7条に定めた「常勤役員」として認めて欲しい。 2. 既に建設業の許可を受けている法人又は個人が、その免許を更新する場合においては、経営業務の経験年数の要件を短縮して欲しい。		1. 昨今、上場企業はいわゆる「執行役員」制を採るケースが多く、従前と比べ役員の数も少なく且つ社外を含めた非常勤役員がその過半数を占めている。こうした中で、いわゆる「執行役員」は実質的に経営責任者として位置づけられており、建設業法上の「常勤役員」と同等の扱いをして欲しい。 2. 既に建設業免許を取得している法人又は個人が、その免許を更新する場合においては、資本金などの企業規模や、過去の業績を勘案し、役員がその経験年数を積んでいなくても組織として5年以上の事業経験を積んでいる場合、建設業免許の更新に限り経験年数の緩和をお願いしたい。	「建設業法第7条第1号」及び「建設業法第7条第1号イに掲げる者と同程度の能力を有する者」を定める件(昭和47年建設省告示第351号)	国土交通省 総合政策局 建設業課	
5068	5068002			z16069	国土交通省	建設業法第7条第15条「建設業許可事務ガイドライン」について(H13.4.3 国総建第97号)「営業所における専任技術者の取扱いについて」(H15.4.21 国総建第18号)	建設業の許可を受けようとする際には、その営業所ごとに一定の要件を満たす技術者を配置しなければならないこととされている。	c		建設業法に規定する営業所とは、常時請負契約の見積り、入札、狭義の契約締結等請負契約の締結に関する実体的な行為を行う場所とされており、建設業に関する営業の中心は各営業所にある。このことから、建設工事に関する請負契約の適正な締結及びその履行を確保するためには、営業しようとする建設業に係る技術者を各営業所ごとに専任で設置し、当該技術者の恒常的な技術指導のもとで、見積り等の建設業業務が適正な形で行われるよう措置することが最低限必要となるものと考え。したがって、建設工事に関する請負契約の適正な契約及びその履行を確保するという観点からは、技術者は各営業所ごとに専任で置かなければならぬ。	情報通信ネットワーク産業協会	2	A	許可基準の営業所専任技術者の配置に関する規制緩和	営業所毎の専任技術者配置は、特定の営業所に常駐を求めるのではなく、営業しようとする工事種類ごとに営業しようとする営業所の数に応じた技術者を登録し、発注者へのサービス向上に有効な弾力的業務遂行を可能とする様、許可要件を拡大する。		IT関連分野では急激な技術革新とともに、製品やサービスも高度化かつ多様化・複雑化してきている。さらに、ほとんどの製品やシステムにはソフトウェアが関連したり、内蔵されるようになってきた。これにともない各企業における顧客対応も、技術・製品毎に、専門の技術者が対応し、顧客サービスの充実を図っている。 一方、各企業における営業所は顧客ニーズへの対応などから細分化して設置することも必要であり、その拠点ごとに技術者を固定的に配置することが顧客サービス低下につながる業務効率の低下などデメリットが顕在化してきている。電子メールなど情報伝達手段が普及し、且つ、交通手段も飛躍的に整備が進んだ今日において、技術者が特定の営業所に常駐する意義は極めて薄くなってきている。むしろ顧客サービスを優先に考える場合、多様化した技術領域を確実に指導できる高度に専門化された複数の技術者が、ニーズに応じて対応する方が充実したサービスを提供できる。 請負契約の適正な締結及びその履行を確保するため、その責任を負う専任技術者を配置することは必要であるものの、営業所毎に専任とするのではなく、今日の通信技術、移動手段の発展を考慮すれば専任の範囲をより広げる規制緩和が求められる。特に全国規模でサービスを提供する企業においては営業所を取りまとめる地域単位でのマネジメント体制等が整備されている現状を考えると、カバーする営業所の数に相当する技術者を登録した上で、個々の請負契約をどの技術者が担当するかについては、顧客要望案件毎に臨機応変に対応することが高度なサービス提供に有意義である。尚、悪質な許可申請事業者を排除する観点からは、技術者は専任登録する営業所までの移動時間を2時間以内(通勤時間レベル)とするなど要件を加味。	建設業法第七條、同第十五條、同第三條、同第二條「建設業許可事務ガイドライン」について」H13.4.3 国総建第九七号、「営業所における専任技術者の取扱いについて」H15.4.21 国総建第十八号	国土交通省 総合政策局 建設業課	
5068	5068003			z16070	国土交通省	建設業法第3条	建設業を営む者は、発注者から直接請け負う建設工事について一定の額を超える下請契約を締結して施工しようとする者は特定建設業の許可を受けなければならないが、それ以外の者は一般建設業の許可を受けなければならないとされている。	c		特定建設業の許可を取得した者が、一部の営業所についてのみ一般建設業の技術者要件の適用を受け営業を行うという状態は、同時に一の建設業の業種について一般建設業の許可及び特定建設業の許可を重複して行うことを意味し、このことは下請負人の保護の徹底のため、特定建設業者に契約締結、現場の施工監理等の場面で特に重い義務を課すこととしている制度の趣旨に反する等、建設業法の適用上混乱を招くこととなるから、妥当ではない。	情報通信ネットワーク産業協会	3	A	営業所ごとの特定/一般建設業の選択制化	特定建設業を営もうとするものであって複数の営業所を設けようとする者については、それぞれの営業所に特定建設業又は一般建設業の営業を選択可能とする制度を導入する。 尚、このうち一般建設業の営業を選択した営業所については、一般建設業としての営業のみが可能であり、営業所の専任技術者は一般建設業としての資格要件で足りる。		特定建設業者であっても、全国的に見ると、地域の経済規模によってその請負う建設工事の規模には大きな格差があるのが実態である。しかしながら、現行の制度では、特定建設業の許可を得ようとする者は全国どの地域に営業所を設けようとする場合であっても全て特定建設業の営業所の専任技術者としての資格要件を満たすものを置く事とされており、以下のような不都合が生じている。 1. 電気通信工事や機械器具設置工事などのように特定建設業の営業所の専任技術者の資格要件として、技術士法の一定科目に合格するか、一定以上の大規模工事において指導監督的な実務経験を有する者しか許容していない場合などで、指導監督的な実務経験で資格要件を満たそうとするケースでは、一定以上の大規模工事のない地域では、実質的に営業所を設ける(継続する)事が困難な状況にある。特に、昨今は設置の目的物である製品のダウンサイズ化などにより工事単価が減少しており、地方における一定以上の大規模工事は稀でしかない実態である。 2. また、首都圏等において指導監督的な実務経験を積んだ者を地方等の営業所の専任技術者として置いた場合でも、当該地方の営業所に一定以上の大規模工事の取扱いがない場合、施工技術の発達が目覚ましい昨今において営業所の専任技術者としての適正な技術の維持が困難である。この事は、請負契約の履行を確保するという営業所の専任技術者の本来の役割を果たせない事となる可能性が高く、制度として不都合が生ずる。 一方、首都圏の営業所でもって地方の全ての工事案件についても見積り、入札、契約を行なうという方法についても、国の出入機関や地方自治体等では、当該地方に営業所を置かない者は入札又は落札要件から除外する発注者も多く、規模の違いはあれ全国一定のサービスを提供するという観点から特定建設業者としては、例え大規模工事の請負のない地域であっても一定の地域には営業所を設けざるを得ない。	建設業法第三条、建設業法第十五条「建設業許可事務ガイドライン」第1317号「建設業法第十五条二号イの国土交通大臣が定める試験及び免許を定める件」	国土交通省 総合政策局 建設業課	

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(別) (規制改革A/民間開放B)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5068	5068005			z16071	国土交通省	建設業法第2条第1項、別表第1「建設業法第2条第1項の上欄に掲げる建設工事の内容」(昭和47年建設省告示第350号)「建設業許可事務ガイドライン」について(平成13年4月7日国総建第97号)	建設業法上の建設工事とは土木建築に関する工事と別表第1に掲げられた建設業法上の建設工事とを併せて定義されている。また、告示で建設工事の内容を定めており、通知で建設工事の例示を示している。	○		個々の作業が建設業法上の建設工事に該当するかどうかについて、個々の作業の状況を踏まえずに一律にお示しすることは不可能であり、個々の工事ごとの作業内容、作業の全体計画等に応じて定められるべきである。その判断に際しては、建設工事の内容及び例示を告示及び通知で定めているところである。		情報通信ネットワーク産業協会	5	A	電気通信工事を伴わない「IT設備関連案件」の適用除外事例取扱要望	建設業法の対象である電気通信工事に該当するかどうか、通達や告知等ガイドラインのさらなる整備		IT関連分野は、急速な技術革新と共に、機器やサービスの多様化、機器の小型化、ソフト化が著しく進展している。それに伴い工事、作業の内容も多様化し、大きく変化した。従来とは異なる工事、案件も多くなり、現場では建設業法の適用を受ける工事か否か、技術者の専任期間等について、議論になるケースも多い。最終的には発注者の意思が尊重されることにならないが、建設業法における工事の定義(含む原理原則)が必ずしも明確でないこと、工事の内容や例示の告示、通達や実際の作業の多様化、変化に必ずしも対応していないこともあり、発注者としては結果として品質の担保を優先する立場から、議論の多い案件について工事として発注されることが多い。工事品質の確保を優先する建設業法の趣旨に配慮したものは、発注者との立場からすれば「過剰規制」となることがないよう、発注者との日常的な話し合いを掲げているところである。最終的にはそれぞれの判断にゆだねられるべき事項だが、現実の問題として合意に至るまである程度時間も要し、ケースによっては結果としてコスト高につながりかねない。発注者、建設業者双方にとってより円滑に取り組むことができるよう、ガイドラインを整備することは工事全体のコストダウンにもつながるものである。	建設業法第2条第1項、同法別表第1「建設業法第2条第1項の上欄に掲げる建設工事の内容」(昭和47年建設省告示第350号)「建設業許可事務ガイドライン」について(平成13年国総建第97号)	国土交通省 総合政策局 建設業課	
5069	5069001			z16072	国土交通省	建設業法第15条、建設業法第26条、昭和63年建設省告示第1317号	電気通信工事における監理技術者資格は、技術士試験のうち技術部門を電気電子部門又は総合技術監理部門(選択科目を電気電子部門)にかかるとするものに限る。とするものに合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導・監督の実務経験を有する場合となっている。	○		平成16年3月閣議決定の規制改革・民間開放推進3か年計画に基づき、平成16年度中に電気通信工事における監理技術者等の資格要件について、他資格活用を妥当性を検討し、「電気通信主任技術者」資格については、一定の要件を満たす者については、建設業法における電気通信工事の主任技術者として認めることとし、平成17年度に所要の措置を講じたところである。 なお、監理技術者となり得る資格は、各業種の技術者としての資質(知識、技術及び技能)を満たしたものでなければならないが、「電気通信主任技術者」資格については、監理技術者として求められる資格要件を満たしているとは考えられず、ご要望にお応えすることは困難である。		情報通信ネットワーク産業協会、(社)情報通信設備協会、(社)電気通信協会、(社)電子情報技術産業協会、(社)電信電話工事協会、(財)日本データ通信協会(幹事団体を先頭に、他の団体は50音順とした。)	1	A	電気通信工事監理技術者要件に国家資格「電気通信主任技術者」を追加	電気通信工事における建設業法による監理技術者資格要件として、国家資格「電気通信主任技術者」の取得者を認めること。	e-Japan戦略、IT新改革戦略の推進等によって、日本のIT化は大きく進展しつつあり、IT技術者の必要性が高まりつつある。しかし、電気通信分野の技術者が監理技術者となるためには、技術士(電気電子)資格を取得するか、実務経験によるかの道筋しかなく電気工事などの分野と比較して育成ルートが限定的であるといわざるを得ない。発注工事の規模化、IT関連機器の価格低下の進展等によって、実務経験の対象となる工事が減少しており、限られた要件の工事の実務経験を要件とする現状の監理技術者確保方式では監理技術者不足により情報通信工事への阻害をきたすこととなる。情報通信環境、とりわけ、インフラ整備は我が国の喫緊の課題であり、これに携わる適切かつ有能な人材を必要数確保するため、下記に述べる規制緩和策が早急に講じられる必要がある。主任技術者については、一定の条件を満たす電気通信主任技術者に対して門戸を限(措置がとられたが、電気通信工事分野の監理技術者についても電気通信主任技術者など既存資格の取得者について、監理技術者として認めるなど、監理技術者育成ルートの拡充を図るべきである。	建設業法第15条の二、建設業法第26条第2項、建設業法第27条の三、昭和63年6月8日建設省告示第1317号	国土交通省 総合政策局 建設業課		
5070	5070006			z16073	国土交通省	道路整備特別措置法第3条、第23条、道路整備特別措置法施行令第5条、第8条	高速道路料金の車種区分については、道路損傷度や占有面積のみに基づいて決定されているものではなく、車種間の負担の公平を図る観点から、「原因者負担」、「占有者負担」及び「受益者負担」という考え方を総合的に勘案して決定しているものである。自動二輪車については、道路損傷度に関しては他の車種と比べて小さい場合も考えられるが、照明、標識、防災設備の設置・維持に要する費用や道路巡回に要する費用等に関しては他の車種と同様の負担を行うべきものと考えられること、また、占有面積についても、走行時に他の車種と同様に1車線を占有し、交通安全上必要な車間距離を確保する必要があることから軽自動車と同一の区分とすることは適正であると認識している。	○		高速道路料金の車種区分については、道路損傷度や占有面積のみに基づいて決定されているものではなく、車種間の負担の公平を図る観点から、「原因者負担」、「占有者負担」及び「受益者負担」という考え方を総合的に勘案して決定しているものである。自動二輪車については、道路損傷度に関しては他の車種と比べて小さい場合も考えられるが、照明、標識、防災設備の設置・維持に要する費用や道路巡回に要する費用等に関しては他の車種と同様の負担を行うべきものと考えられること、また、占有面積についても、走行時に他の車種と同様に1車線を占有し、交通安全上必要な車間距離を確保する必要があることから軽自動車と同一の区分とすることは適正であると認識している。		社団法人 日本自動車工業会	6	A	二輪独自の高速道路通行料金設定	二輪車と四輪車とを車両占有面積や道路損傷度の面から比較し、その結果を反映した二輪独自の通行料金を設定されることを要望。 前回答では軽自動車との差異はほとんどないとの事であるが、四輪車と比較して道路損傷度が小さいという観点からの指摘について、見直し可否について改めて検討され、示されたい。 上記要望内容に加え、今秋運用開始予定の二輪車ETCの普及促進の為に、二輪車の料金区分を設定し、二輪車ユーザーが高速道路を利用しやすい環境を整備する必要がある。	高速道路料金の車種区分については、より負担の公平を図る観点から、昭和63年の道路審議会答申を受けて、平成元年の料金改定において、それまで二輪車からマイクロバスや8トン未満の貨物自動車までが含まれていた普通車の区分を「中型車」、「普通車」、「軽自動車等」の3車種に分け、自動二輪車については、「軽自動車等」に区分している。 四輪車と比較して、占有面積・道路損傷度の小さい二輪車が、高速道路通行料金の根拠である「車種区分」ならびに「車種間料金比較」に二輪車区分がないため、二輪車専用料金の設定がない。この為、二輪車ユーザーは必要以上の経済的負担を強いられることに強い不公平感を持っている。	道路整備特別措置法第3条、第23条、道路整備特別措置法施行令第5条、第8条	国土交通省(道路公団)	・平成17年10月度の再要望・当会重点要望項目	

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	統合	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(規制改革/民間開放)	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
5074	5074001			z16074	国土交通省	建築基準法第51条	ごみ処理施設、産業廃棄物処理施設等は、都市計画で位置を決定するか、都市計画審議会の議を経て特定行政庁が許可を行った場合に建築が可能。	c		廃棄物処理施設については、都市の中になくはならない重要な施設であると同時に、周辺環境に大きな影響を及ぼすおそれがあるため、一定規模以上の施設については、施設の配置について、都市計画で定めることを原則としているが、特定行政庁が都市計画審議会の議を経てその敷地の位置が都市計画で定められないものについては、都市計画で定められないものについても、例外的に施設の配置を認めている。 リサイクル施設であっても、一定規模以上のものであれば、周辺の環境に大きな影響を及ぼすおそれがあることから、その立地について都市計画で定めることを原則とし、例外的に都市計画で定められない場合には、特定行政庁による許可手続が必要とすることが適当であり、これらの手続を不適用とすることは適当ではない。		地方公共団体	1	A	産業廃棄物処理施設の立地に関する	工業専用地域又は工業地域内に立地する一般(産業)廃棄物処理施設のうち、リサイクルを目的とした施設に対する建築基準法第51条但し書きに基づく立地許可制度の緩和(不適用)	工業専用地域等に廃棄物処理施設を設置する場合においては、本手続が必要とされている一方、同等以上の都市計画上の影響が発生するおそれのある製造施設の設置については対象とされていない(不公平)。 特に製品の製造に用いる施設については、原料が廃棄物か有価物かという法的扱いのみで本手続の要・不要が変わっている(不合理)。 このように工業専用地域等で廃棄物処理施設を設置する場合は、一般的な製造業者に比べ過大な負担が生じている。	建築基準法第51条	国土交通省	これまでの事例 (1)古紙リサイクル施設 工業専用地域内で、古紙問屋から購入した古紙に併せ、一部にオフィス等の古紙(一般廃棄物)を原料として受け入れてトイレットペーパーを製造する施設が一般廃棄物処理施設に該当するため、建築基準法第51条の手続きが必要となった。しかし、廃棄物の変入の有無で施設内容に違いはない。 (2)空き缶リサイクル施設 工業専用地域内で産業廃棄物の空き缶から金属資源を回収する施設を設けていたが、事業拡大に伴い一般廃棄物の空き缶も対象とすることとなった。このため、一般廃棄物処理施設に該当することとなり、既に適切に稼働している施設について、改めて建築基準法第51条の手続きを行うこととなった。廃棄物の法的な区分が違っても、処理能力等にはならぬ差がなく、特に都市計画との整合性の問題や生活環境保全への影響はない。	
5083	5083004			z16075	全省庁	審議会等の整理合理化に関する基本計画(平成11年4月27日閣議決定)	国土交通省において所管している審議会においては、広く会議又は議事録は速やかに公開する一方、公開により当事者若しくは第三者の権利若しくは利益又は公共の利益を害するおそれがあるときなどは、非公開にしている。	d		国土交通省の審議会については公共の利益を害する場合を除いて、議事録等の公開を行うとともに原則傍聴を認めている。		特定非常活動法人「子どもに無煙環境を」推進協議会	4	A	政府省庁の審議会は原則的に公開(傍聴可能)とすべき	例えば厚生労働省の審議会(厚生科学審議会地域保健健康増進委員会や中央社会保険医療協議会など)は公開(傍聴可能)で、事前にホームページで広報させている。しかし、例えば財務省の財政制度等審議会(たばこ事業等文科会、税制調査会など)は、財務省のホームページの週間予定には掲載されているが、非公開となっている。これら審議会等は、公開(傍聴可能)とすべきである。	政策決定のための審議会の審議を国民が傍聴することにより、審議の透明性が高まり、かつ国民も情報を速やかに知ることにより、早期の情報入手と対応が可能になる。	政府省庁の審議会の資料が後日(1~2週間後)そのホームページで公開され、1~数カ月後には議事録が公開されているようであるが、国民が審議情報の詳細を知るには余りにタイムラグがあり過ぎる。 マスメディアにのみ公開したり、会後、審議会議長が記者発表や会見をする場合もあるが、あわせて公開(傍聴可能)を制度化すべきである。 動きが早くない政策決定や実施にあたって、国民の知る権利を保障し、合意形成を進めるためには、これは不可欠な制度である。		全省庁	
5086	5086006	2		z16076	国土交通省	自賠法20条の2	責任保険の契約の解除は自賠法第20条の2第1項各号に規定する場合に限り、当該契約を解除することができる。	c	-	保険契約に重複が存在している場合、それら契約の終期に関わらず、解約されない契約が車検期間を満たすことを前提として、どの契約を解約するかを損保会社の判断に委ねるとする当該要望の取扱いには、損保会社の取扱いによっては無保険車が発生する可能性を否定できず、適当ではない。		損害保険労働組合連合会	6	B	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和②	② 検査対象車種について、当該契約の終期にかかわらず、他の契約が車検期間を満たしている場合は、当該契約を解約できることと頂きたい。	異動手続きの利便性向上により、迅速な異動手続きが可能となり、結果、契約者の利便性向上につながる。	① 自賠責保険の異動手続きは証明書に直接異動事項を記載することとなり、異動承認書の発行により、契約者が異動手続き期間中でも車両運行が可能となるなど、異動手続きの利便性が向上し、迅速な異動手続きが可能となる。効率的な事務処理を可能とするよう検討して頂きたい。 ② 検査対象車種については、解約されない自賠責が車検期間を満たしていることを前提とすれば無保険車が発生することは考えられず、重複契約の解消と契約者の利便性も向上することから、当該事務処理を可能とするよう検討して頂きたい。	①自賠法第7条第2項 ②自賠法第20条の2第1項各号	国土交通省 金融庁	