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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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、許可の審査に必要となる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。		これまでに許可を出した道路について、道路の状況等の変化がどの程度あったのかを含め、1年を上限としていることの妥当性を具体的に示されたい。	c		本制度は、本来通行が禁止されている重量及び寸法など一定基準を超える車両について、道路の状況や車両諸元などをもとに、道路管理者がやむを得ないと認めた場合に、道路構造の保全及び交通の危険防止の観点から必要な条件を付して通行を許可する制度である。 これは、個別の状況に応じて道路管理者が判断するものであり、道路状況の変化を踏まえて確認する必要がある。 例えば、これまで特殊車両の通行を許可していた道路について、工事による切回しが発生し、通行に支障が生じる場合や、交差点付近に分離帯を設置したことに伴い、右左折時の通行条件が厳しくなる場合などがある。これらの道路状況の変化に関するデータは、それぞれの道路管理者が毎年度の工事計画や巡回・点検等を踏まえ管理しており、これらを勘案して、1年を上限としているところ。	(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ヵ月～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車両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、申請手続の簡素化が図られたほか、申請手数料についても、同年6月の規制改革・民間開放集中受付月間の回答において示された方針に基づき見直しが実現した。
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、許可の審査に必要となる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。		これまでに許可を出した道路について、道路の状況等の変化がどの程度あったのかを含め、1年を上限としていることの妥当性を具体的に示されたい。	c		本制度は、本来通行が禁止されている重量及び寸法など一定基準を超える車両について、道路の状況や車両諸元などをもとに、道路管理者がやむを得ないと認めた場合に、道路構造の保全及び交通の危険防止の観点から必要な条件を付して通行を許可する制度である。 これは、個別の状況に応じて道路管理者が判断するものであり、道路状況の変化を踏まえて確認する必要がある。 例えば、これまで特殊車両の通行を許可していた道路について、工事による切回しが発生し、通行に支障が生じる場合や、交差点付近に分離帯を設置したことに伴い、右左折時の通行条件が厳しくなる場合などがある。これらの道路状況の変化に関するデータは、それぞれの道路管理者が毎年度の工事計画や巡回・点検等を踏まえ管理しており、これらを勘案して、1年を上限としているところ。	(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時は、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許可期間の延長を図られたい。	道路法第47条の2、車両の通行の許可の手続等を定める省令第6条	国土交通省	
5057	5057075		G45	z16002	国土交通省	建設業法第26条「親会社及びその連結子会社の間の出向社員に係わ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」（平成15年1月22日国総建第335号）	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（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。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省から回答を頂きたい。 「建設業許可申請時における経営事項審査を厳密に行うことや、同一企業グループからの入札は1社に限定することで、本制度の悪用は防止できる。 技術者の技量、経験、ノウハウを親子会社間で生かすために、親会社と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。」	c		前回回答した通り、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主旨に逆行するものであり認めることはできない。また、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があってはならないものと考えている。 いずれにせよ、建設業の経営の効率化や競争力の強化のための施策のあり方については、今後とも検討して参りたい。	(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・主任技術者の親子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経験、経験、ノウハウを十分に保有する場合で、かつ連結納税制度を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に係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」（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、当該出向社員と該当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が、2003年1月に通知された。しかし、親会社又は連結子会社とその連結子会社が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。
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の間の出向社員に係わ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」（平成15年1月22日国総建第335号）	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（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。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省から回答を頂きたい。 「回答では「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。」とあるが、そもそも本要望はそのようなことを目的に行っているものではないことをまず明確にしておきたい。要望にも記したように、「業界の再編統合を進めるため」に設けられた制度が、グループ経営を推進していく上での規制となっていることから、一定の要件を満たす連結親子会社間において、主任技術者／監理技術者への出向者の就任要件緩和を要望しているものである。制度を悪用する事業者を排除するため、認められる連結親子会社の要件を予め明確にしておこうというものである。制度の趣旨にあわないから認められないというのではなく、経営の効率化や競争力の強化を目的に産業界で進められつつあるグループ経営の長所を建設業法の分野でも活かしていくための規制のあり方について、是非前向きにご検討願いたい。」	c		前回回答した通り、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主旨に逆行するものであり認めることはできない。また、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があってはならないものと考えている。 いずれにせよ、建設業の経営の効率化や競争力の強化のための施策のあり方については、今後とも検討して参りたい。	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子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きている。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。しかしに、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従来と圧に行われている。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見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ような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の間の出向社員に係わ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」）	国交通省総合政策局建設業課	

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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）
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	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、公正かつ堅実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。		①現在、銀行においては前払法第28条および施行令第5条により兼業制限の適用除外となっている。同様の機能を既に銀行保証保険・ボンドで担っている保険会社が当該業務に参入できない明確な理由はないものと考える。銀行同様に施行令に損保を加えるよう改めてご検討いただきたい。 ②前払法第27条の前払金の使途の監査については、立法の主旨からも極めて重要であり、一方監査の方法については、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していただきたい。	c		①　前払金保証事業は、国民の税金を原資とする前払金を適切に管理し、使途を厳正に監査した上で払出を行う極めて公共性が高い事業であり、公正かつ堅実に運営される必要があるため、兼業する他事業のリスクの影響を受けることのないよう、原則として専業主義をとり、国土交通大臣が事業の実施状況等を監督しているものである。 一方、銀行について前払金保証事業の兼業制限の適用除外としているのは、前払金保証事業の法目的の一つである使途監査を厳正に行うに当たっては、銀行が有する決済機能を利用することに合理性が認められること等、銀行の持つ特殊性を勘案したためである。 ②　前払金保証事業を行うに当たっては、前払金が請負者の下請代金や資材代金の支払に適正に充当されることにより下請業者の保護を図るという観点から、使途監査を厳正に行う必要があるが、下請代金や資材代金の支払が適正に行われるか否かを当該請負者の外形的な要件によって判断することは極めて困難であるため、「一定の要件を満たす請負者に対して監査業務を効率化・簡素化」することは適当ではない。 ③　なお、公共工事に係る保証制度のあり方については、今後とも損害保険業界の御意見をよく聞いて参りたい。	(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損保の参入	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と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を義務付ける契約保証金について、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。 損保として、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、保証者の兼業が禁止（銀行のみ可）されており、損保による取り扱いはできない。 損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」と「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実務となっている。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 公共工事の前払金保証事業に関する法律施行令第5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、公正かつ堅実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。		①現在、銀行においては前払法第28条および施行令第5条により兼業制限の適用除外となっている。同様の機能を既に銀行保証保険・ボンドで担っている保険会社が当該業務に参入できない明確な理由はないものと考える。銀行同様に施行令に損保を加えるよう改めてご検討いただきたい。 ②前払法第27条の前払金の使途の監査については、立法の主旨からも極めて重要であり、一方監査の方法については、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していただきたい。	c		①　前払金保証事業は、国民の税金を原資とする前払金を適切に管理し、使途を厳正に監査した上で払出を行う極めて公共性が高い事業であり、公正かつ堅実に運営される必要があるため、兼業する他事業のリスクの影響を受けることのないよう、原則として専業主義をとり、国土交通大臣が事業の実施状況等を監督しているものである。 一方、銀行について前払金保証事業の兼業制限の適用除外としているのは、前払金保証事業の法目的の一つである使途監査を厳正に行うに当たっては、銀行が有する決済機能を利用することに合理性が認められること等、銀行の持つ特殊性を勘案したためである。 ②　前払金保証事業を行うに当たっては、前払金が請負者の下請代金や資材代金の支払に適正に充当されることにより下請業者の保護を図るという観点から、使途監査を厳正に行う必要があるが、下請代金や資材代金の支払が適正に行われるか否かを当該請負者の外形的な要件によって判断することは極めて困難であるため、「一定の要件を満たす請負者に対して監査業務を効率化・簡素化」することは適当ではない。 ③　なお、公共工事に係る保証制度のあり方については、今後とも損害保険業界の御意見をよく聞いて参りたい。	(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を義務づ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、原則保証者の兼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おいては、当該請負者が適正に当該公共工事に使用したかどうかについて、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」と「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。
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ず（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。		自動車保険等、自賠責保険以外の保険において契約期間中に異動事由が生じた場合には異動承認書を発行する実務を行っているが、これまで当該実務において特段の問題は生じておらず、自賠責保険に限定して「一枚の形態」であることが記載の真正を確保することにはつながらないと考える。また支払い実務に関しても、契約内容のチェックを実施した下での業務となっており、被害者保護に支障が生じることはないと考える。 こうした点を踏まえ、改めてご検討いただきたい。 なお異動処理期間中でも車両の運行を可能とすることについても、併せてご検討いただきたい。	b		自賠責保険契約の異動事由が生じた場合に必要となる異動の手続については、それが自動車に備え付けられる自賠責証明書に反映されていなくても、被害者救済に直ちに支障をきたすとは考えにくい点もあることから、手続を簡素化する方向で可及的速やかに検討することとしたい。	(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なる）。	異動手続きの利便性向上により、迅速な異動手続きを可能と出来る。 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に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ず（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。		自動車保険等、自賠責保険以外の保険において契約期間中に異動事由が生じた場合には異動承認書を発行する実務を行っているが、これまで当該実務において特段の問題は生じておらず、自賠責保険に限定して「一枚の形態」であることが記載の真正を確保することにはつながらないと考える。また支払い実務に関しても、契約内容のチェックを実施した下での業務となっており、被害者保護に支障が生じることはないと考える。 こうした点を踏まえ、改めてご検討いただきたい。 なお異動処理期間中でも車両の運行を可能とすることについても、併せてご検討いただきたい。	b		自賠責保険契約の異動事由が生じた場合に必要となる異動の手続については、それが自動車に備え付けられる自賠責証明書に反映されていなくても、被害者救済に直ちに支障をきたすとは考えにくい点もあることから、手続を簡素化する方向で可及的速やかに検討することとしたい。	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改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	

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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）
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ず（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。		自動車保険等、自賠責保険以外の保険において契約期間中に異動事由が生じた場合には異動承認書を発行する実務を行っているが、これまで当該実務において特段の問題は生じておらず、自賠責保険に限定して「一枚の形態」であることが記載の真正を確保することにはつながらないと考える。また支払い実務に関しても、契約内容のチェックを実施した下での業務となっており、被害者保護に支障が生じることはないと考える。 こうした点を踏まえ、改めてご検討いただきたい。 なお異動処理期間中でも車両の運行を可能とすることについても、併せてご検討いただきたい。	b		自賠責保険契約の異動事由が生じた場合に必要となる異動の手続については、それが自動車に備え付けられる自賠責証明書に反映されていなくても、被害者救済に直ちに支障をきたすとは考えにくい点もあることから、手続を簡素化する方向で可及的速やかに検討することとしたい。	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第三号	国土交通省 金融庁	
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て敷設し、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く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。		「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くことは適切でないと考えられる」とのことであるが、「音声その他の方法」の解釈を明確化することは個別特定の誘導方法を推奨することにはつながらないものと考えられる。これらの観点から、「音声その他の方法」の解釈を通達等で明確化することができないか、再度御検討いただきたい。	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て敷設し、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り、建築物については、個別の事案に応じて所管行政庁等が適切に判断するべきものと考える。 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く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とのことであった。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て敷設し、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	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、事業者に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（線上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く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。		「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くことは適切でないと考えられる」とのことであるが、「音声その他の方法」の解釈を明確化することは個別特定の誘導方法を推奨することにはつながらないものと考えられる。これらの観点から、「音声その他の方法」の解釈を通達等で明確化することができないか、再度御検討いただきたい。	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（線上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り、旅客施設における誘導設備として視覚障害者用ブロック以外の方法を採用するか否かは、旅客施設を管理する事業者の判断に委ねられるべきものである。 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く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、事業者に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みとめている。との事ではあるが、いまだもって関係者（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、事実誤認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 海事代理士法　第17条	海事第士法第1条において、海事代理士の業務は、他人の委託により、別表第一に定める行政機関に対し、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いない。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。		要望者からの次の意見に対し回答願いたい。「専門的な知識が求められる・利用者利便の確保」というが、これは本末転倒の擁護論に過ぎない。 ①利用者（国民）の利便と負担軽減という本来的な意味での観点が決定的に欠如している。 各士業の存在意義は、専門的な知見を有していることであり、国民に良質なサービス（報酬額や処理日数の低減）を提供する資格者は自ずと国民から信頼を得ることができるが、それは資格者間の自由なサービス競争（付随業務の相互容認）と資格者自身の切磋琢磨によるべき事項であって、貴省や業界が主導するのではなく、国民自らの責任による選択に任されるべきである。②行政に関する手続は、国民自らが行う本人申請が許容されている。高度な法律知識が要求されるという専門的能力を論ずるのなら、一般国民が行う本人申請をも制限しなければならなくなる。しかし、一般国民による本人申請が許容されている程度なのであるから、一般国民よりも法的素養があり、且つ守秘義務や罰則規定がある他の資格者が行う、主たる業務に付随した場合に限定した申請代理までをも制限する合理的な理由は無い。③従来から「ただし、正当な業務に付随して行う場合を除く。」とする除外規定があった。この規定は、拡大解釈を防ぐため、また正当な業務に付随して行う場合は、規定するまでもなく当然許されることであるとしており、現在でもこの「正当な業務に付随する場合は・・」という解釈は有効である。当協議会の要望も、海事代理士業務の単独受託や、複雑な手続きまでも他の資格者に開放せよとしているのではなく、あくまでも、他資格者が受託した正当な（主たる）業務に付随する場合に関してだけ、相互開放を要望しているのである。④安易な手続まで、業法によって刑罰まで設けて他の資格者を排除す	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難しいと考えられることから、今回の要望には対応できない。なお、海事代理士がその業務とするものは、他の士業に比べ極めて限定的な専門分野であることから、他の一部士業においては、その主たる業務に付随し、本来海事代理士が行うこととしている業務が生ずることはないと思われる。	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賃金計算を行っている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。（具体的には、各士業の業務制限条項に但書を付加する－但し、○○士、○○士、○○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、依頼案件が完了しないことが多々あり、国民は処理日数や手続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、各種の手続には、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。　　　　　以上のことから、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ビス競争を推進すべきである。　　　　（この場合に要求されるであろう専門的な知識は、各資格者の自己研鑽や研修により取得が可能であり、質の悪い資格者は自然淘汰される。）	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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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）
5013	5013001			z16008	国土交通省	建築基準法第48条、別表第二（ｲ）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。		現行制度下で対応可能との御回答であるが、お示しいただいた現行制度は許可申請、地区計画の策定又は条例の制定を必要とするものである。これら手続を経ることなく、一般的かつ普遍的な制度として、商業地域及び近隣商業地域内で建設してはならない自動車修理工場の床面積要件を３００㎡超から緩和することができないか、再度御検討いただきたい。	c		近隣商業地域及び商業地域においては、それぞれの用途地域の目的に照らし、商業、業務活動の障害となる工場等の建築物について立地を規制しており、原動機を使用する工場で作業場の床面積の合計が150㎡を超えるものを、原則として規制している。自動車修理工場については、サービス業的な要素が強く、ある程度商業地域内に立地することの必要性も認められることから、作業場の床面積の合計を300㎡まで緩和しているところである。これを2,000㎡まで許容することとすれば、当該工場の周辺の市街地環境に及ぼす影響が増大するおそれが大きく、これを全国一律に緩和することは適当でないため、前回回答のとおり、地域の特性に応じて地区計画や特別用途地区を活用することによって対応することが妥当である。	㈱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修理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始めている。 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と設置ができなくなっている。 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区を定める地区計画により用途指定を定める場合には、将来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、商業地域で建築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、緩和の本旨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等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（ｲ）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（ｲ）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150㎡をこ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増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増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2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き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増進に重大な支障をきたすおそれが大きいことから、過当ではない。		-			㈱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いる。また商業開発の規模も立法当時に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、例えば店舗内のパン工場や洋服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と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（ｲ）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ず、不特定多数の旅客（旅客定員12名を超える場合に限る）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、乗務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数次にわたる申請等の煩わしさはなくなるものと思料。		要望者から提出された以下の再意見を踏まえ、再度御検討いただきたい。 （1）回答は、一般論を述べているにすぎず、船舶の安全性が高い水産・海洋高校の実習船についても、臨時変更の日数を一律に年間30日以内に制限していることの緩和を求めている当方の要望に全く答えていない。 （2）水産・海洋高校の実習船については、文部科学省より定められた実習船建造規準に適合するほか、船舶の復原性も沿岸区域の旅客船並に高められているだけでなく、平成６年度以降に建造された船については、海上人命安全条約（SOLAS条約）が適用されており、船舶設備、救命設備、消防設備、防火構造などが、それ以前の実習船よりも格段に改善・向上している。 （3）このように、漁船登録の船舶とはいえ、通常の漁船と実習船、さらには実習船の中でも平成６年度以降に建造されたものとそれ以前のものについては、船舶の安全性について、大きな差異があるにもかかわらず、一律に30日以内としているのは、極めて不合理である。制度が時代の変化に対応していない。 （4）回答によれば、臨時変更の目的、内容及び航行上の条件に応じ、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するとのことだが、 ①子供たちの抱えている教育課題の解決や船舶職員の後継者育成のための小学生の体験航海 ②航海時間は３時間程度で、沿岸区域から10マイル以内（通常の旅客船より極めて限定された沿岸域での航海） という、目的、内容、条件で、実習船を年間９０日は活用できるようにすることを改めて求めたい。なお、	c		船舶安全法体系では、臨時の概念として年間30日以内との上限を設けることを運用上の原則としている（例えば、無線設備の免除についても臨時の取り扱いは年間30日以内としている）。これは、臨時の取り扱いが特例的措置であることに鑑み、当該臨時の状態が恒常的になることを避けるとともに、船舶所有者に対する公平性の観点も踏まえたものである。 すなわち、あくまでも臨時の上限が30日ということであり、個船ごとの状況等を十分考慮した上で、その範囲内において必要最小限の日数に限っての変更等を認めているところであり、そもそも上限である30日を全て使い切ることを前提に設けられた制度とはなっていない。 また、旅客船への臨時変更の取り扱いについては、前回の回答のとおり、臨時的といえども旅客を乗せて運航することとなることから、その安全の確保については厳格に対応しており、当該対応は、元々の船種の如何にかかわらず同様に取り扱っているところ。 したがって、旅客船の安全基準（旅客船にあっては毎年の詳細な検査を含む。）を満足していない状況において、年間30日を超えて旅客船として航行することは現状において安全上の技術的裏付けもないことから認められない。また、船舶安全法は、あくまでも船舶の構造・設備等のハード面を規制することにより、人命の安全を保持することを目的としており、再要望事項に記載のようにその所有者又は航行の目的が非営利か否かについては考慮するものではない。	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、船舶検査証書の差換申請を行い、船舶検査を受ける必要があるが、30日を越える場合には、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、変更ができない。	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、遠しさ、ルールを守る心、思いやりの心を育むことなど、現在の子どもたち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。	〔船舶安全施行規則　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。　〔船舶検査心得抜粋〕船舶検査証書及びに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年間を通して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 海事局　検査測度課	宮崎県では、既に実習船を使った体験航海を30日の枠ぼー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を繰り返すことを余儀なされている。　また、一度手続をすれば、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。	
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）	国土交通省に関係する地盤・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、速営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な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。		地盤・地質等に係るデータに関しては「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」とのことであるが、そのために必要となる環境整備の具体的内容及び順次公開に向けての具体的な作業スケジュールを御説明いただきたい。	d		環境整備とは、体制及び必要となるシステムの整備である。一方、インターネット等による公開にあたっては、システムの設置等に多額の費用を要するものと考えられ、また、現時点ではニーズも限定的であると言わざるを得ないことから、具体的な年次を示すのは困難である。	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・国民が全国に散在するそれぞれのデータを容易に確認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、インターネットなどを使用し横断的に公開させる。これは各省庁、自治体がばらばらで実施したのでは効果が少なく、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こそ効果を発揮する。	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、それぞれが著作権を主張し保管、管理しているため省庁間はもとより、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。昨今の風水害・地震災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りうる。		全ての省庁及び地方自治体	

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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）
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、消火栓標識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、道路占用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］ 屋外広告物法第における屋外広告物規制については、当該規制が各地域の特性に応じて行われるべきという観点から、規制の具体的基準等は各地方公共団体の条例に委ねているが、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）」という。）を発出しているところ。 災害時の情報提供を含めた「公共的目的をもっ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「公共的目的をもっ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ついては、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、禁止地域にも掲示・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		要望者より以下のとおり再意見が提出されており、再度、貴省からの回答をいただきたい。 『（意見）情報が電波で入れ替えできる、IT化の進む現在、上記のような全て困難では、何かおかしいのではないでしょうか。日本の看板広告業の大手企業と言われる企業の従業員数が50人以下の中小零細企業しか存在していないことをあらためて理解できます。せめて全国を動く車両については国でまたは所管の管理事務所一箇所で決定してもらいたい。』	d		一次要望に対する措置の概要で回答したように、自動車に表示する広告物については、「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）」という。）第11条第2項第6号において「他の都道府県に存する運輸支局等に係る自動車登録番号を有する自動車に当該都道府県の屋外広告物条例の規定に従って表示される広告物」は知事の許可等の適用除外となっている。このため、ガイドライン（案）に倣った条例を作成している地方公共団体においては、上記屋外広告物条例の規定に示された条件を満たすひとつの都道府県の知事から許可を受ければ済み、「それぞれの都道府県市区町村」の許可は必要としない。	民間企業	1	A	災害緊急時の屋外告知板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心部に多くの人口が集中し、各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、自らが知ろうとしない限り目や耳に入ってこないのが実情である。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変憂慮する点である。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と、それぞれの都道府県市区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、仮にそれらが設置されたとしても、表示内容について各地域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考えても民間で実施するには困難である。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いただきたいと考えている。	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てだてとなり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。其の維持管理の為には官民一体となった運用が欠かせず、平常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賄えるような工夫が必要であり、全国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動可能となると考えられる。車両に取り付け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なければならない。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来する人々の認識度が低くなる。ましてや安定した広告事業は出来ず、管理運用費を賄ってはいけない。次に茨城県土木部都市局都市計画化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2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す。〔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と大変狭い範囲での運用となり、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ないし、コラボレーション的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、都道府県市区町村	
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4、第37条の5 港湾法第37条	［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、かつ対象飛行場を適正に管理する能力を有すること等が求められている。 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原に基づき管理する土地を除く。）を占用しようとする者は、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用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用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。 ［港湾法関係］	C		［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、かつ対象飛行場を適正に管理する能力を有すること等が求められている。 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ことが原則である。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治水上又は利水上支障がなく、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勘案して判断している。 ［海岸法関係］		要望者から提出された以下の再意見に対する貴省の御見解を御説明いただきたい。 ［航空法関係］ 地方空港から東京湾に離着陸を考えています。許可無く可能でしょうか。ご確認したいと思います。 ［河川法関係］ 地方と都心部の格差また、大企業と中小零細企業の格差は益々広がっている。河川や海岸を公共性の高い新たな航空交通の場所とするのは大変有効である。また、第三セクターによる運用管理は問題が多いので、せめて地元有志の管理運用組合やnpoなどに許可して欲しいと考えます。	c		［航空法関係］ 前回の回答のとおり、水上における航空機の離着陸は航空法第79条ただし書における許可の対象ではないため、東京湾においても、航空法上の特段の許可なく離着陸することが可能。 ［河川法関係］ 河川区域の占用を認めるにあたっては、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後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。そのため、原則として、公共性・公益性のある主体等に対して占用を認めることとしている。ただし、グライダー練習場等周辺環境に影響を与える施設で一定の要件をみたすものを設置することが必要やむを得ないと認められる非営利の愛好者団体等もそれぞれ当該占用施設について占用の許可を受けることができるものとしているところであり、実際に占用を認めるか否かについては、河川管理者が個別具体に判断しているところである。 ［港湾法関係］ 水域占用の許可にあたっては、その行為が港湾の利用若しくは保全に著しく支障を与え、港湾計画の遂行を著しく阻害し、その他港湾の開発発展に著しく支障を与えるものであるとき、また、港湾管理者の管理する水域施設については港湾管理者は許可をしてはならないとしている。 いずれにしても、個別事案については港湾管理者の管理上等の観点から判断されるものと思慮される。	民間企業	2	A	航空運輸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しての許認可	日本は周りを海に囲まれており船舶を中心にした海運業については、古くから発展をしてきた。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く姿を消した。日本に唯一残ったのが現在も飛行している海上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、湖などの水域での活用に関して、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で伸びている。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。私たちは、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、また其の逆にと行き来できる環境を作り、企業及び日本国民の有効な交通手段の一つとなってゆきたいと考えている。また、水上飛行場の設置費用は陸上飛行場に比べ安価で環境負荷も小さい。海に囲まれた日本において航空機の種類にもよるが、活用地域は広がるものと思われる。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。				

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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）
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）の一 ・地価公示調査組織事務取扱要領第2の2の一 ・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、不動産の鑑定評価実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。		要望者からの次の意見に対し回答願いたい。「公示価格は、担当地区毎に評価員が集まって分科会を開催して、そこでの話し合いによって公示価格を決めたうえで、不動産鑑定士ならば誰でも出来る鑑定評価手法を活用して評価書を作成しているものであり、豊富な経験が必要などとする主張は全くおかしい。 国公省の主張が正しいのならば、地価公示の簡単な仕事もできないような者を不動産鑑定士として野に放っていることなるが、いかがか。」	c		公示価格は、固定資産税評価や相続税評価の基準ともなるものであり、提案者の主張するような話し合いによって決められているものではない。 即ち、分科会については、鑑定評価員による事例の検討及び価格形成要因の分析等を全般的に行うとともに、鑑定評価員相互の連絡調整を図ることにより、地価公示の円滑な運営に資するために設置しているものであり、個々の標準地に係る鑑定評価を行う主体は、あくまで鑑定評価員であるため、頂いていると意見の「話し合いによって公示価格を決めているような事実はない。 国が行う公的評価である地価公示の重要性に鑑み、不動産鑑定士の中から、直近において一定の実務経験のある者を鑑定評価員に委嘱することとしているものである。	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業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る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い。	①当該評価員になれなければ、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ってさえいる。 ③評価員が解任されるのは、同じ事例をダブリ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の高度の能力が求められているとは考えがたい。	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国交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。」と話っているという声を業界内ではよく聞く。 ②国交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。
5046	5046002			z16017	国土交通省	建築基準法第42条	建築基準法上の道路とは、原則として幅員4メートル以上で、道路法による道路、都市計画法等による道路、法の規定が適用されるに至った際、現に存在する道、事業計画のある道路、特定行政庁から位置の指定を受けた道に該当するものをいう。	d		建築基準法の道路は、建築物又はその敷地の通常の利用上支障がないものであることや非常時における防火、避難等安全上支障がないものであることが必要であることから法42条第1項各号に掲げるものに限定しているところである。 河川管理道路等の公道の場合、建築基準法第43条ただし書き許可によって個別に判断するか、若しくは法42条第1項第5号に定めるとおり、令第144条の4に定める基準に適合する道路であれば、特定行政庁が位置指定道路として指定することで、建築基準法の道路として取り扱うことが可能である。		位置指定道路として指定することが、建築基準法上は問題ない場合でも、都市計画法上の開発許可が必要な一定規模以上の面積を指定する場合でも開発許可の必要が生じることはないか回答をいただきたい。	e		建築基準法の道路位置指定と都市計画法の開発許可とについて、どのような趣旨の要請か不明であり、回答できない。	愛媛県松山市	2	A	建築基準法の弾力的運用	建築基準法第42条第1項の弾力的運用 建築基準法の道路は、法第４２条第1項で定められているが、それ以外の幅員4m以上の公道で建築基準法の道路と同等の機能を有するものについても、公道の管理者の承諾があれば、同法の道路として取扱うことができるように、法の弾力的運用をしたい。	河川管理道路などの公道を建築基準法の道路として取扱うことができれば、右記の理由により、これに接道して建築するに際して市民（申請人）の負担を軽減できる。	建築基準法第42条	国土交通省	添付資料 1 説明図1,2 2 関係法令 3 法第43条の変遷 4 H11の建設省通達 5 松山市の許可実績
5046	5046003			z16018	国土交通省	建築基準法第43条	建築物の敷地は、建築基準法上の道路に2m以上接していなければならない。ただし、一定の条件を満たす建築物で、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建築審査会の同意を得て許可したものについては、この限りではない。	e		建築基準法第43条の接道については、特定行政庁によって個別判断されるものである。よって、敷地が水路等により分断されており、水路等の管理者の承諾を得て架橋することにより道路に通じる場合、必ずしも法43条のただし書き許可を必要とするものでなない。		貴省の回答では必ずしも許可が必要ではないとのことだが、H11年の住宅局長通達には、道路と敷地との間にある河川等に橋などが設けられている場合は、許可対象案件として取扱うべきことが記載されているので、この通達との関係はどのように考えたらよいか回答をいただきたい。	d		例えば、公有水路等で水路管理者から占用許可や工作物設置許可を受け、継続的に使用可能な専用橋等を設けることにより、安全上、防火上の観点から支障がないことが明白である一の敷地の部分とみなせる場合など、必ずしも許可を要するものとはいえないケースもあると考えられる。なお、建設省住指発第201号・住街発第48号（平成11年4月28日）住宅局長通達では、許可しうる旨を示したものである。	愛媛県松山市	3	A	建築基準法の弾力的運用	建築基準法第43条の弾力的運用 建築物の敷地が水路等で隔てられているため、水路等の管理者の承諾を得て架橋することにより道路に通じる場合は、法43条の接道要件を満たさないため、同条ただし書き許可が必要とされているが、法の弾力的運用によりこの許可を不要としたい。	建築物の敷地が水路などで隔てられ、架橋によって道路に通じる場合に、法43条の弾力的運用により、同条ただし書き許可を不要とでも、右記の理由により支障はなく、市民（申請人）の負担を軽減することができる。	建築物の敷地は法第43条により、道路に接していなければならない（接道義務）が、この接道は、道路境界線と敷地が直接接することとされ、その間に水路などがあり、架橋によって通じる場合は接道義務を満たさず、建築はできない。 この場合は、建築確認申請時に、同条第１項ただし書きによる許可によって、建築できるという救済が図られている。これは、平成10年の建築基準法の改正時に、建築確認事務が、民間に開放された際、一定の裁量を伴う判断は、特定行政庁の処分が必要として創設されたもので、上記の架橋タイプは、同法施行規則第10条の2第3号で規定されている。 しかしながら、この許可は、接道長さと、水路などの管理者の承諾を要件としているのみで、民間の確認検査機関が行う建築確認の中で、その要件を確保させることは容易であるため、許可を不要としても支障はない。 以上の理由により、法第43条第1項の弾力的運用を要望する。	建築基準法第43条	国土交通省	添付資料 1 説明図1,2 2 関係法令 3 法第43条の変遷 4 H11の建設省通達 5 松山市の許可実績
5047	5047001			z16019	国土交通省	航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第一項、第三条、第十一条、第十一条 航空法施行規則（昭和二十七年運輸省令第五十六号）第十四条、第十六条の十四、附属書第一航空機検査業務No.1-006	自作航空機が否かに拘わらず、航空機の耐空性に関する基準・要領を満たせば耐空証明の取得は可能であり、耐空証明が得られれば、航空機登録原簿への登録は可能である。 また、耐空証明を受けていなくても航空法第11条の但し書きに基づく試験飛行の申請があった都度審査を行っている。	d		自作航空機が否かに拘わらず、航空機の耐空性に関する基準・要領を満たせば耐空証明の取得は可能であり、耐空証明が得られれば、航空機登録原簿への登録は可能である。 実用機と同等の飛行条件を求めるのであれば、安全上現行の適用基準は必要であり、現行制度で対応すべきである。	耐空証明を有する航空機となった場合、操縦する搭乗者は航空従事者の資格が必要となり、整備する際には有資格整備士の確認が必要となる。	要望者から提出された以下の再意見を踏まえ、再度御検討いただきたい。 本要望は、現制度では耐空証明取得義務の対象外となっているスポーツ・レジャー用航空機（自作航空機・超軽量動力機等）のうち一定の要件を満たすものに対し、欧米など諸外国で法整備がなされ既に施行されている「スポーツ・レジャー向け航空機に対する耐空証明制度」（例：Light Sport Aircraftに対するSpecial Airworthness Certificate（米国））を我が国においても導入するよう求めるものである。 実用の航空機を想定した現在の制度は、スポーツ・レジャー用航空機の特徴を踏まえたものではなく、その適用は相応しくない。 また、諸外国で施行された制度の効果としてスポーツ・レジャー用航空機の安全性の向上、飛行可能範囲の拡大、実用機に比して低廉な維持コストの実現など多くのメリットが生じている。 我が国でも、同制度を導入することで同様のメリットが期待できるほか、産業観光の振興とそれを活用した地域活性化をはじめ、観光立国行動計画（観光立国関係閣僚会議）の「Ⅱ.1.（7）十分に活用されていない観光資源の有効活用」に示された「○スカイレジャーの振興」の問題解決にも資するものと考える。	d		スポーツ・レジャー用航空機（自作航空機・超軽量動力機等）といえども、事故等が発生した場合における搭乗者及び地上の第三者に被害を及ぼす危険性は実用機と変わらないため、国民の安全の確保を図るため、スポーツ・レジャー用航空機についても実用機と同様に、現行の基準を満たす必要がある。	個人	1	A	自作航空機（ホームビルド機）に特化した耐空性審査基準の策定及び適用の法制化	この20年来、素材や技術の発達（素材開発や製作整備技術及び発動機の信頼性向上など）により自作航空機の信頼性は向上し、継続的な信頼性の維持は、適切な整備によるところが大きくなっている。しかし、我が国の通達は昭和50年代の古い認識に基づいた「機体の信頼性向上が考慮されていない一律な規制」を指向した内容で、飛行に際し厳しい制約がある。自作航空機の整備は、操縦者本人に委ねられることから他の耐空証明を有する機体とは異なる制約を要することは理解できるが、適切な機体の製作及び整備が成された自作航空機については、実用機に近い飛行を認めるべきである。 適切な機体の製作及び整備の成された自作航空機に対し下記について要望する。 ① 航空機登録原簿への自作航空機の登録（登録記号(JA番号)の付与） ② 自作航空機に特化した耐空性審査基準の策定及び同基準に基づく耐空証明の付与 ③ 上記②に掲げる耐空証明を有する自作航空機への航空無線電話の搭載を許可 ※続きを「具体的事業の実施内容」欄の※１に記載。	※1 ④ 年次に「自作航空機に特化した内容の耐空検査」を実施し整備状態を点検し耐空性を確保・維持。 ⑤ 上記①～④を満たす自作航空機に対する飛行制限の緩和（実用機同等レベル） ---------- ※2 海外動向に拘わらず、我が国の狭く急峻な国土、変化の著しい気象状況を鑑み、実用機相当の最大離陸重量を有する自作航空機に対しては現制度上の耐空証明を取得すべきとの考え方もあるが、昨今の世界的潮流及び今後予想される「外国で耐空証明を取得した自作航空機」の個人輸入を通じた国内展開の可能性を踏まえ、我が国でも超軽量動力機を除外するなどの自作航空機の類別を行い、実用機相当の自作航空機には、「自作航空機に特化した耐空性審査基準」を定め、これを適用することで、地上及び飛行する者の生命・財産を守り且つ世界的新産業として急成長するレジャー航空産業の礎を国内に築くべきである。	本来、自作航空機（ホームビルド機）は機体の製作や製作した機体を飛行させることと自体を楽しむことが目的の航空機であり、現在は航空法第11条但し書きに基づく許可を地方航空局長から機体個別に受け、限定された飛行条件の下での飛行が許されている。しかしながら1980年代より世界中でキット（プラモデルのような半完成）フレームが販売され、多くの国々の愛好家によって楽しまれており、機体の完成度や信頼性も向上し多くが実用機と遜色ない或いは実用機を超えた性能を発揮するまでにきている。我が国では、飛行許可に際し、その機体の耐空性が未検証であるとの理由から多くの条件が科せられ新参者が少なく、愛好家数も高齢化と共に減少の一途であり航空文化存亡の危機に直面している。近年、欧米で自作航空機に特化した耐空証明が法制化され、自作航空機に対し一定の耐空性が担保されると共に、耐空性を有する自作航空機の新市場が急速に成長しており、多くの国がこれに追従する動きを見せている。 ※続きを「具体的事業の実施内容」欄の※２に記載。	「通達」空乗第255号　昭和51年5月1日「ホームビルド機の航空法第28条第3項の飛行許可について」 「通達」国土交通省航空局技術部 航空機安全課長 国空機第1357号 平成14年3月29日「自作航空機の関する試験飛行等の許可について」	国土交通省航空局	滑空機及び動力滑空機では、左記要望①～④は法整備され、一定の信頼性の確保及び実用機同等レベルの検利を有し、学生及び社会人に広く親しまれている。

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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）
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分中の硫黄分を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。		要望者から次のとおり意見が提出されている。改めて見解を示されたい。 東京港沿岸地域の大気環境の改善を図るためには、停泊中船舶からの排ガス対策が必要である。都は、事業者の自主的な取組による船舶排ガス低減対策を促すなど、自治体として可能な対策を順次実施する予定である。 しかしながら、改正海洋汚染防止法による規制は不十分であり、船舶排ガス対策は、一自治体やそれらの連携による対策では限界があるため、国において、より抜本的な対策を講ずることを引き続き求める。また、国は、規制強化に向けたIMOの取組に積極的に参加し適切に対処していくとしているが、この取組に関する情報交換を都や関係自治体と密に行うことを要望する。	c	－	前回回答のとおり、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。なお、IMOの取組については、IMOのホームページ上にも掲載されている。	東京都	7	A	船舶からの排出ガス対策	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粒子状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%以下としていること（国内の実勢は硫黄分3.0%以下）などから、船舶からの排出ガスについて、より抜本的な対策を講じること。		船舶からの排出ガス対策は、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汎にわたることから、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的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ると、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。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省から回答を頂きたい。 『国土交通省の回答は、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が困難である個別具体的な理由を示していない。 ICT利活用に向けたインフラを整備する電気通信工事に必要な有資格者が不足していることから、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する社会的必要性があり、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。』	c		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が困難な理由は、他の技術検定種目を設けることと変わりはなく、前回回答したとおりである。	(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る電気工事業など技術者の育成が容易となっ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、限られた工事の実務経験者という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）。本件は規制改革・民間開放推進3か年計画（2004年3月19日）でも取上げられており、早期に要件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条、5条の3、27条、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（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 技術士法に基づく電気・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年以上指導監督的な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請け負った特定建設業者は、当該建設工事を施工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）を該当工事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てはいない。 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。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省から回答を頂きたい。 『都道府県への具体的な周知徹底の状況（都道府県との定期的な連絡会議の開催頻度や同会議における配布資料等）と、今後の取組みの内容について具体的に示すべきである。』	e		都道府県との連絡会議については半年に1度を目処に開催されており、約款の規定をそのまま適用するとかえって不合理な事態を招きかねない場合には工事の種類や実態に合わせた契約内容又は運用とするよう、都度周知を行っている。特にご指摘のようなエレベーター工事については、「エレベーター設置工事において、エレベーターの工場制作中であるにも関わらず、約款第10条第2項をそのまま適用して現場代理人に工事現場人に工事現場への常駐を求めることは合理性を欠く」旨、例示して周知しているところである。 ご要望の趣旨を踏まえ今後も従来と同様の周知を行っていく方針であるが、そもそも当初回答の趣旨について理解していない発注者は例外的であると考えられるため、仮にご指摘のような事例があるとすれば、個別にご相談願いたい。	(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項に関する解釈通達を発布し、 ①現場代理人は実工事期間のみ「常駐」すればよく、契約工期全般に亘る必要はないこと 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さないこと 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」に倣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ヵ月程度である。かかる場合、実工事期間の1ヵ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、契約工期全般に亘って「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望』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、「『現場代理人の常任期間については、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装置として、「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	「公共工事標準請負契約約款」第10条2項は、「現場代理人は、この契約の履行に関し、工事現場に常駐し、その運営、取締りを行う」としている。この点に関して、「常駐」の定義が不明確なため、①契約工期全般にわたって現場代理人の駐在を強いられる、②現場代理人が24時間、365日にわたって現場に駐在することを強いられるといった事態が生じている。
5057	5057077			z16023	国土交通省	監理技術者制度運用マニュアル二-二(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3000万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してまいりたい。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省から回答を頂きたい。 『昇進・昇格・定期異動等、企業における監理技術者の処遇・育成の必要性から途中交代の弾力的運用が必要であるが、実態は非常に困難な状況である。 監理技術者制度運用マニュアル（平成16年3月1日）で具体例が示されたが、未だに昇降機事業においては進展がない。 今後の周知徹底の取組みの内容について、国交省のHPなどで具体的に公開すべきである。』	d		周知徹底の取組みの内容についてHPで公開するまでもなく、「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）」自体について、都道府県に通知するとともに、国土交通省のHPにおいても公開しているところである。今後とも「監理技術者制度運用マニュアル」について、機会をとらえて周知してまいりたい。	(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措置すべきである。		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、監理監理技術者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二-二(4)	国土交通省総合政策局建設業課	監理技術者制度運用マニュアル(2004年3月1日)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工場から現地へ工事現場が移行する時点、③大規模工事で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。

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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	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に掲げるものと同等以上の能力を有する者と認定した者	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、企業規模のみを基準として一律に引き下げることは、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る。 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。		要望者からの次の意見に対し、回答願いたい。「①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までの期間は個人の能力や意欲によっても異なり、一律に経験年数を5年間あるいは7年間とするのは長すぎる。本規制は、新規参入の障壁となっているため、早期に年数を短縮すべきである。 ②執行役員は取締役会によって任命され、社内決裁によって業務の内容・規模を規定されるなど、ガバナンスの明確化の措置がとられていることが多いため、早期に経験年数の要件を短縮すべきである。」	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、前回も回答したとおり、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である。 また、経営業務の管理責任者に関する実務経験期間について一律に引き下げ、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は、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る。 ②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等、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職については、会社法に定める取締役と同等に取り扱う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、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条に規定する役員と同等の経験を有するものと一律に判断するという提案にお応えすることは困難である。 なお、執行役員のうち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、前回も回答したとおり、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、その資については、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、一定の前進が見られるものの、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、資材の購入、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業課	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1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関しては5年以上、許可を受けようとする業種以外の建設業に関しては7年以上、役員または建設業法施行令第3条に規定する使用人の地位にあり、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関し、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、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、集会室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室の容積率不算入	分譲マンションの集会室については、容積率の算定外とすべきである。	(＊)「マンションの集会室は、集会室等の用途に供される床として利用されるものであり、集会室を容積率に算入しないこととするのは適当ではない」としている。集会室は確かに床として利用されるが、共同住宅の共用の用に供するものなので、廊下や階段と同等に扱い、容積率に算入すべきでない。	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室は管理組合の月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るため、100戸を超える大型マンションでも、集会室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、集会室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」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」こととされたが、集会スペースについては対象外とされた。
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 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、中高層の建築物が周辺に影を落とす時間は一定時間以下でなければならない。	d		日影規制は、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。		本要望の趣旨は、緊急整備地域における全ての日影規制の廃止又は緩和を求めるものではない。 日影規制の目的は良好な居住環境の確保であるが、都市再生を緊急に行なうために導入された緊急整備地域の指定が有効に働くために、国土交通省は特定行政庁に対して、緊急整備地域を指定する際には日影規制も含めた都市計画を見直すことを指導すべきである。	d		日影規制を適用するかどうかは、地域の実情を勘案して地方公共団体が適切に判断すべきものと考える。	(社) 日本経済団体連合会	80	A	緊急整備地域内における日影規制の緩和	都市再生を進めて(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化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なり、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、第56条、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、この適用距離を越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は大き（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。		平成14年の建築基準法改正で導入された天空率により、高層棟の周囲を青空空地とする計画手法により斜線制限を緩和することができるようになった。しかし、ある地域においては、街並み形成の一環として低層基壇部＋高層棟の建築手法を公民のPPPにより採用したビルで、低層基壇部の存在により天空率による斜線緩和ができない。 こうした実態を踏まえ、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、従前どおり35mとする。あるいは、現在1.5と定められている数値を引き上げることで容積率の充足を可能とすべきである。	d		道路斜線の適用距離については、道路に対する環境上の影響を考慮して基準容積率が大き（なるほど大き（定めているもの。また、平成14年建築基準法改正において、土地の高度利用等の要請に対応するため、メニューに1100%、1200%及び1300%を追加し、これに伴って道路斜線の適用距離についても40m、45m及び50mを追加した。50m上限は、1200%を超える高容積を定めるにあたり、最低限の市街地環境を確保するために必要な規制であるため、これを一律に緩和することは適当でない。 なお、敷地内に適当な空地を確保することなど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することなどによって道路斜線制限の緩和を受けることができる。	(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、従前どおり35m上限とする。あるいは、現在1.5と定められている数値を引き上げることで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、景観を損ねるという弊害を孕んでいる。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と同から、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。

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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	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。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省から回答を頂きたい。 「CO2冷媒ヒートポンプ給湯器（エコキュート）は、昨年閣議決定された「京都議定書目標達成計画」において、2010年時点で約520万台の加速的普及を図るとされ、その普及は地球温暖化対策の大きな柱の一つとなっている。 こうした動向を踏まえ、CO2冷媒ヒートポンプ給油機の延べ面積に関して、一律に容積率の緩和の対象とすべきである。」	c			前回回答したとおり、建築基準法第52条第６項の容積率不算入の特例については、容積率規制の適用を合理化したものであり、地球温暖化対策の観点とは異なるものであることから、要望の事項を同項の適用対象とすることは適当でない。 なお、CO2冷媒ヒートポンプ給湯器（エコキュート）の容積率不算入措置については建築基準法第52条第14項の対象になるものとして、特定行政庁に対して積極的に緩和を適用すべきである旨通知しており、既に措置済みである。	（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、過剰に近隣対応に追われる可能性があり、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」に対する各省庁からの再回答について」（2005年6月12日）は「同法第52条第14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項第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、許可が下りる事例も散見されるようになったが、一方で、①許可しない理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。
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上第52条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不可欠な設備である一方、災害時において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った例がある。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52条14項1号に基き、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規模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号に基き、特定行政庁の許可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	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。 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、当該事案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。		既設電線下に道路や都市公園を新設する場合、もとより上空に電線があるものを了解の上で新設していると推定され、改めて申請手続をする必要はない。	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幅された場合、都市公園ができた場合、改めて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	・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、旅券の呈示を求めるとともに、その写しを宿泊者名簿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導については、「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。		要望者からの以下の再意見を踏まえ、措置の分類、措置の内容、措置の概要（対応策）につき再検討願いたい。 「本要望の趣旨は、全ての外国人旅行者の旅券写しの取得・保存の廃止を求めるものではない。 外国人団体ツアーの場合であれば、国籍や旅券番号等を記載したリストを旅館・ホテルが旅行会社から入手することで、宿泊者名簿の記載事項の正確性を担保し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は来さないため、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。」	c		「外国人団体ツアーの場合であれば、国籍や旅券番号等を記載したリストを旅館・ホテルが旅行会社から入手することで、宿泊者名簿の記載事項の正確性を担保」するとのことだが、旅行会社から入手するリストの内容が正確であるという保証は必ずしもなく、これをもって外国人団体ツアーの場合において旅券の写しの保存の省略を認めることは、テロに対する国民の安全等を確保するという当該措置の趣旨・目的と照らし合わせると、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呈示を求め、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、外国人宿泊者が視認できない場所（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、旅行会社を通じ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、旅券の呈示のみにて国籍・旅券番号を確認できる、にも拘らず、個々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・国際テロ対策本部決定） 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達） 旅館業法施行規則の一部を改正する省令の施行に関する留意事項について（平成17年2月9日厚生労働省健康局生活衛生課長通達）	厚生労働省健康局生活衛生課	「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客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達により、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。

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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	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化に伴い、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、告示式にはよらず、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とがある。	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。 防耐火・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る。		要望者より以下のとおり再意見が提出されており、意見を踏まえて、再検討していただきたい。 「本要望でのマニュアルとは、防災コンサルタント等の専門家が性能評価書とともに作成する建物個別の内装設計条件であり、評価書と同等に高度な計算・分析等により成り立っているものである。大臣認定を再取得しているケースでも、実際は、テナントの内装設計の誘導はこのマニュアルをもって行われており、十分に防災性能の確認ができるものとなっている。 マニュアルの内容について防災性能の確認ができるものであることの根拠・妥当性を示すことで、マニュアル自体を性能評価の一部として審査対象とすることが可能であるため、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。」	c		耐火性能及び避難安全性能は国民の生命の安全・安心に直結する重大な性能であるため、自己認証ではなく建築主事等による確認を通じて、その安全性を確保するものであると考える。また、建築主事等による判断が困難と思われる部分については、自己認証ではなく、第三者である専門家による高度な計算・分析を通じて大臣認定を受けることで、安全性を確保することが必要である。 御要望では、内装設計等の変更にも対応できる一般認定を提案されているが、当該変更に伴う内装材や歩行距離等の変更によって、火災継続時間や避難時間等についても変更が生じるため、一般認定では必ずしも安全性を確保できないと考えられる。 したがって、耐火性能及び避難安全性能に関する大臣認定に関して、火災継続時間や避難時間等に変更が生じるものについては、確実かつ安定的にその安全性を確保する上で、個別に判断することが望ましいと考えている。	(社) 日本経済団体連合会	91	A	建築基準法における防耐火・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］	防耐火・避難安全性能に関する性能評価および大臣認定は、防災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、着工時点では入居テナントが決まっていないのが実状である。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生じる(約2ヵ月、竣工前約6ヵ月)。また、テナントによってスケジュールの前倒しが受け容れられなければ、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 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	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、防耐火・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（間仕切り・扉等の位置や仕様）に基いて行わざるを得ない。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型の場合には、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ることなるため、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。		地下鉄は、道路等の公共施設と同様に重要な都市基盤であり、その軌道を存置させるための地上権は、再開発事業の施行に伴い適切に担保されるべきである。 再開発事業は都市再開発法の定めにより権利者の三分の二の同意があれば手続きを進めることができるが、消滅してしまう地上権の再設定には権利者全員の同意が必要となり、再開発事業を原則型で進めることと相反する。 逆に地上権の再設定を視野に入れると権利者全員が再開発事業に同意する全員同意型の権利変換を選択するしかの方法がなくなり、再開発事業の推進に支障をきたすことになる。 土地の合理的かつ健全な高度利用を図る見地から、施設建築敷地に関する適切な権利設定（区分地上権）とともに、施設建築物に関して適切な設計を行えば、従前資産と従後資産との権利の衡平に支障はないものと思料される。この点は、権利変換計画において従後敷地に随道存置のための区分地上権を設定する場合と何等変わりはない。 以上を斟酌の上、適切な制度のあり方について検討すべきである。	c		既存地下鉄の適切な権原の確保は、市街地再開発事業の推進においても重要なことと認識しているが、市街地再開発事業における既存地下鉄に関する権利の取扱いを見直すことについては、権利変換手続において従前権利者の権利に影響を与えることとなるため、制度の見直しの要否を慎重に検討する必要がある。 なお、制度の見直しの要否の検討にあたっては、地下鉄事業者サイドの意見も十分に考慮する必要があると考えている。	(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、土地共有者全員の同意の下で任意に再設定することとなれば、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ことが想定される。 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1項	国土交通省住宅局	市街地再開発事業の権利変換では、全員同意型の場合を除き、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、権利変換に伴い、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項に基づく土地調書・物件調書の作成については、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		土地調書・物件調書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。		要望としては、物件調書の作成を事前に進める場合には、所有者の同意を得た上で進めることを想定しているため、記載事項について、所有者から異議を求めることはないと言える。事業をできるだけ速やかに進めるうえで、事前に作成した土地調書・物件調書の有効期限を定めるなどの一定条件を備えたうえで、認可公告前での土地調書・物件調書の作成を可能とするよう法改正すべきである。	c		事業認可前においては、事業地区や内容等事業自体が法的に決定されていないので、その段階で権利変換手続の一環である土地調書等を作成させることは、法制的に不可能である。 また、要望は土地調書等の作成のみならず建築物の除却の前倒しを求めるものであるので、同様に法制的に不可能である。	(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書・物件調書作成時期の前倒し［新規］	認可公告以前の土地調書・物件調書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該当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2項、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書・物件調書を作成することが要求されている(第68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書・物件調書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。
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。		住宅に附属する駐車場およびそれに付随して設置される廊下やファンルームについては、住宅に附属する施設としてみなし、次のとおり定義を見直すべきである。 ①地階にある駐車場、その駐車場へつながる廊下やファンルームについては、一定要件をみなす地下の住宅（地下室）と同様に、建築物の地階の住宅とみなし（建築基準法52条第3項・第4項）容積不算入とすべきである。 ②住宅に附属する駐車場が地上にある場合も同様に、住宅利用者が附属する駐車場を利用するための廊下は、駐車場用途とみなさず、共同住宅の共用廊下等の部分とみなし（建築基準法52条第5項）容積不算入の対象とすべきである。	d		従来より駐車場は、地上にあるか地下にあるかを問わず、住宅の用途に供する部分には含まれないものとして取り扱っており、これを見直す理由がないため、建築基準法第52条第3項の容積率不算入措置の対象とすることは困難である。また、廊下やファンルームについては、当該建築計画ごとに判断すべきであるが、専ら駐車場利用のためのものであるとすれば駐車場と同様に取り扱うべきである。	(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扱えるべきである。	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。

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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	5057095			z16036	国土交通省	建設業法施行規則第5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等を提出しなければならないとされている。	c		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。 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えるよう措置している。 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。			要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省から回答を頂きたい。 「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閲覧が可能である。このデータを消費者が閲覧できれば、国土交通省が懸念している問題は発生しない。消費者の利便性向上に向けて、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」の提出義務を廃止すべきである。」	c		国土交通省では、建設業許可申請における技術者等の名義貸し防止の観点から、技術者の氏名等、建設業許可申請書類等の一部の内容については都道府県と同一のデータベースに登録することしているが、当該データベースシステムに登録でき得るデータは申請情報の一部に留まっており、ご指摘のように建設業許可申請書類の「正本」の内容のすべてがデータベース上登録されるような状況とはなっていない。 そのため、データベース上の登録データを開示することを前提として、申請書類の写しの提出義務を廃止することは、消費者等が確認でき得る企業情報の範囲を現行より制限することを意味することとなり、このことは、消費者が建設業者の施工実績、経営内容等に関する情報を確認でき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になるので、このような措置を講じることは適当ではない。	(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。	国土交通大臣が受理された「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閲覧が可能である。高度情報化社会が進展している今日、写しの提出義務の廃止によって、許可申請書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業課	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に制限。	d		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、良好な居住環境を保つために必要と認めて、地方公共団体が条例を定めた場合に、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する規制である。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。 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。			日影規制の趣旨が無視され、例えば、以下のような問題が生じている。 ①敷地を細分化して棟状の建物が建ち並び、道路に対し板状の建物となり、複合日影で検証すると住宅環境に大変悪影響を及ぼす計画が可能となっている。 ②道路の南北でスカイラインが揃わない景観の問題が生じている。 街並み形成についても配慮して、北側斜線制限・日影規制の見直しを行うことが必要である。 東西方向の道路の南側に住居系と商業系用途地域にまたがる一の建築敷地があった場合、計画される建築物において、住居系用途地域上に建つ部分にのみ絶対高さ制限がかかる。土地の有効利用には、指定容積率を使い切ることだけではなく、長期間使い続けられる建物を建てることや、空地を活用した公共的スペースの創出も含む。有効な空地の確保を可能とし、計画建物についても無駄の無い計画とするために、北側斜線制限を緩和すべきである。 また、北側斜線制限の目的は、計画敷地の北側にある良好な住居の環境の確保であり、計画敷地の北側が商業系用途地域の場合や、一の建築敷地（一の所有者）で、南寄りが住居系用途地域、北寄りが商業系用途地域の場合などは、本来の北側斜線制限の趣旨が該当しないため、制限の撤廃、若しくは真北方向に住居系用途地域が無い部分を制限の対象外とすべきである。日影規制は、確かに北側の住宅環境保全のためのものであるが、住宅環境のみの保全に加えて、今後は良好な街並みの形成も必要である。	d		北側斜線制限は、住居系用途地域における市街地環境の確保のために必要なものとして、用途地域の区分に応じて規制しているものである。このため、真北側に隣接する敷地の状況のみを捉えて、その取扱いを個別に変更することは、当該用途地域が目的とする市街地環境を悪化させることとなるため適当でない。 なお、個別の敷地については、敷地内に適当な空地を確保しつつ総合設計制度を活用することで、特定行政庁の許可によって北側斜線制限等の適用の緩和を受けることが可能である。 仮に、その適用関係を真北側に隣接する敷地の状況のみをとらえて個別に変えることとすれば、規制の複雑化を招き、かつ、南側に商業系用途地域、北側に住居系用途地域がある場合において、当然規制の一律強化を行うこととなり、その結果、既存不適格建築物が数多（発生するおそれが大きいなどの問題があることから、適用関係を変更することは困難と考える。	(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ができるという「抜け道」もあり、日影規制の機能自体を捉え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の統一感を確保することがもっとも望ましいが、併せて北側斜線規制、日影規制自体についても抜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、道路の南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。
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建築物で、国土交通省令で定めるもの（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図面の添付が必要となるため、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嵩む(会社によっては年間数千万円の負担増)、その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建築主等及び特定建築物の所有者の判断の基準」（平成18年経済産業省・国土交通省告示第3号）（以下この行	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。	d		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定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定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、床下・天井のみなど、一部分の断熱性の改善についても省エネ基準の判定が可能な仕組みに変更すべきである。		現在審議中の住生活基本法案においては、「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充たす必要があるが、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、部分改修が一般的である。 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充たさなければならない。

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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	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）	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。	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ため、他の個別性能の評価を実施することなく、耐震等級の性能評価を実施することが可能である。 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）、耐震化改修工事は進んでいない。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	住宅の品質確保の促進等に関する法律第3条に基づく住宅性能の評価を行う場合に、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、地震などに対する強さ(耐震性)、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(温熱環境)など新築住宅で計10分野29項目、既存住宅で7分野22項目について、すべて評価を行う必要がある。
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関し必要な事項は、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る必要のある案件の数は大き 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。	地方公共団体に対して、再度周知徹底されたい。	d		都市計画主管課長会議等の機会を捉えてさらなる周知をはかってまいりたい。	（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開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期化するとともに、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て、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（水くず、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場合がある。 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に、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の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、都市の中になくて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上支障がないと認めて許可した場合には、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、周囲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。		・工業地域や工業専用地域においての要望であり、環境負荷に関しては、他の工場を差異はない ・都市に必要な施設は、最低必要な量を都市計画でさめることが原則ということに異論はない。 ・学校や病院などは、都市施設であるが、住宅地域、商業地域では都市計画審議会の議を経る必要はない。 ・したがって、リサイクル施設においても、工業地域や工業専用地域では、都市計画審議会の議を経る必要はない。 以下要望者再意見を踏まえて再検討されたい。 「循環型社会の形成を実現するに当たっては、リサイクルの推進・普及も重要なテーマのひとつである。リサイクル「再生利用」施設の立地にあたっては、周辺環境への配慮をしながら、速やかに設置されることが必要である。 産業廃棄物のリサイクル「再生利用」施設の立地について、あらかじめ都市計画において定められているとは考えにくく、都市計画審議会での審議を、単なる例外による取扱いとすることは適当でない。」	c		廃棄物処理施設については、都市の中になくて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上支障がないと認めて許可した場合には、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、周囲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開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（水くず、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場合がある。 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に、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の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			e		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。		-				（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ので、全国展開している企業にとっては、事務が煩雑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望する。	各地方公共団体の指名願い様式等に関する通達	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、逐一調査する必要がある）。 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。

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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	5057139			z16044	全省庁		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的な対応）については、本件を主要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的な取扱うべきである。		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。		全省庁、地方公共団体	国の機関及び地方公共団体向けの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、事前承認手続きの頻雑さ、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116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させ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、より実践的な運行管理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ても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	-	事業用自動車が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のある運行管理者は、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、講習を通じ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	運航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手配や業務への負荷軽減を図るべきである。 なお、一般講習の内容は、行政動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、当該自動車が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。
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。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、交換部品の耐久性能が過去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3月25日付）においても、「検査対象車種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。		要望者は車検期間の延長が可能な理由として技術革新による自動車の安全性、耐久性の大幅な向上をあげているが、これに関する貴省の見解如何。また、「貨物車については・・・、車輪脱落事故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」とあるが、貴省がそう判断した具体的な資料、データを示されたい。	C		自動車の技術革新と自動車検査証の有効期間との関連については、走行により摩耗したり、緩みが生じたり、走行する・しないに関わらず経時変化したりする部品等を自動車が多く使用していることから、交換部品等の耐久性能が自動車の安全性等の重要な要素であると考えている。 「自動車の検査・点検整備に関する基礎調査検討委員会」において調査を行ったところ、ほとんどの交換部品等について、過去10年間、耐久性能が変化していないという結論が得られており、自動車検査証の有効期間延長の要素にはなり得ないものと認識している。 また、車両欠陥に起因する事故については、平成11年1月1日から平成18年3月末までの間に、国土交通省が把握しているだけでも、貨物車で184件の車輪脱落事故が発生している。	（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たい。		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、車検による休車期間の削減が求められる。	道路運送車両法第46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証有効期間が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。

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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	5057166			z16048	国土交通省	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	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5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ので、早期に解消するには序々に差額を増やすことによって、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舶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。		回答では「老朽船舶から社会的要請に適合した新造船舶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」とのことであるが、その具体的内容及びスケジュールを御説明願いたい。	c		「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」においては、産業物資キャリアの代替建造促進対策、新技術の実用化支援等、内航船舶の代替建造推進に向けた業界の環境整備その他の各般の施策が盛り込まれており、それらを関係者と協力しつつ平成18年度より順次実行に移していくこととしている。	(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。	（＊）国交省の見解は、事業ｽｷｰﾑ上、先行きに問題があるとは考えていないとのことであるが、新規参入・ﾘﾌﾟﾚｰｽに係る建造時の納付金負担は船主の意欲を低下させる要因であり、如何に早期に本事業から脱却出来るかが問題の本質である。 本事業下にあって、2004年度の新規建造数は、46隻とﾊﾞﾌﾞﾙ期から激減しており、船齢14年以上の老朽船比率は55%となっている。この比率は、2008年度では75%まで高まると言われており、代替建造が進捗しているとは言い難い。	同事業をこのまま実施すると全船ﾘﾌﾟﾚｰｽした場合は余剰金発生が見込まれるが、実際はﾘﾌﾟﾚｰ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ﾌﾟﾚｰｽした場合 H10～H18.1解撤交付金額 1,216億円(1,829千DWT) 797億円 547億円余剰金 〃 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)ﾘﾌﾟﾚｰｽ時納付金額(試算) 1,344億円 *H17FY平均納交付金差額(推定)2.5万円/DWTで試算 それは、ﾘﾌﾟﾚｰｽ時に支払う納交付金差額が2002年以降漸増し、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 ﾘﾌﾟﾚｰｽ時納交付金差額 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。これにより内航総連は船舶を解撤する船主に解撤交付金を支払い、新規に建造する船主は内航総連に建造納付金を納付することとなった。 同事業は納交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、事業解消時期の目処が立っていない。 問題点としては、①計算上は納交付金の収支の目処は立つものの、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なため、ｺｽﾄが高くなり参入の障害となっていること、③既存業者のﾘﾌﾟﾚｰｽ時も納交付金の差額の納付が必要で、ﾘﾌﾟﾚｰ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っては、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。		要望者から提出された以下の再意見を踏まえ、再度御検討いただきたい。 ①定期検査項目の簡素化について 定期検査項目の見直し・簡素化、開放検査の削減について、措置の概要において明確な回答が得られていないので、ご回答いただきたい。 ②検査の期間（周期）延長について (1) 機関計画保全検査制度について、船舶の空き期間を効率 的に利用して開放検査の前倒し実施を弾力的に運用することは評価できる。しかしながら本制度においては、船舶のライフサイクルにおける検査回数は変わらない。 (2) 要望では、コスト高となっている開放検査で5年を超える耐久性を有する項目について、定期検査（5年）と中間検査等（3年等）と併せた期間（8年等）で行なうことによって、船舶のライフサイクルにおける検査回数を減らしてコスト削減を目指している。 (3) 開放検査が多大なコスト負担となっており、現在の耐久性から考慮すると十分に期間延長は可能と思慮される。本件について再度ご検討いただきたい	d		①定期検査項目の簡素化について 定期検査項目の簡素化については、造船技術の進歩、船舶機器の改善による耐久性の向上等の現状を考慮して、平成9年に船舶検査証書の有効期間を4年から5年に延長したことをはじめとして、空気圧縮機、ポンプ、熱交換機等の補機類については自主整備記録から船舶検査官が差し支えないと認める場合には解放時の船舶検査官の立会の省略、船舶の航行に関係のある補機（ウィンチ、ウィンドラス等）を駆動する補助機関については解放検査を廃止し効力試験への代替、主機関の冷却水管理が良好なものにあっては自主整備記録から船舶検査官が差し支えないと認める場合にはシリンダーライナーの抜き出しの省略、機関計画保全検査制度の導入等々、機関の解放の程度や回数を減じて効力試験での代替や適切に記載された自主整備記録を活用した船舶検査に移行するとともに、船舶及び人命の安全を損なわない範囲で可能な限り合理的な検査内容とすべく所要の改正を実施してきている。 近年では、平成17年に入渠検査の間隔を弾力的に設定・延長できる「船体計画保全検査制度」を内航旅客船について導入するとともに、入渠に代わる検査としての水中検査の貨物船等に対する適用範囲を拡大する等、船舶及び舶用機器の信頼性の向上、個別具体的な要望等を踏まえた検査制度の合理化・効率化に積極的に取り組んでいる。 以上のとおり、当方としては、造船技術の進歩、船舶機器の改善による耐久性の向上等を考慮し、検査制度の不断の見直しを行ってきており、安全・安心に対する社会的要請及び安全意識の高まりを踏まえると、現行の検査制度は妥当なものであると考	(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夥しい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、定期検査ごとに実施するのではなく、「中間検査等他の検査とあわせて○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、船舶をﾄﾞﾗｲﾄﾞｯｸﾞに入れる必要があり、多大なコスト負担になっている。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測度課	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。
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	—	年末年始等の長期休暇時を含め、休祭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を行っている。 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用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、包括的に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。		要望者から提出された以下の再意見を踏まえ、再度御検討いただきたい。 各地の海上保安部における運用を調べてみると、地方により対応にばらつきがあり、統一されていないのが現状である。国土交通省が推進する内航海運の活性化のための環境整備の観点からも、「措置の概要」に示された対応策を各地の海上保安部において統一、徹底していただきたい。	d		年末年始等の長期休暇等を含め、休祭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を行っている。 海上保安部における変更手続の具体的な方法については、本庁からの指示により、以下のように統一している。 ①許可された内容の範囲内の変更であれば、電話連絡のみで簡単に処理する。 ②それ以外の場合には、書面等による変更手続により処理する。	(社)日本経済団体連合会	168	A	休祭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、休祭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ており、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確定の困難さに加え、気海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ついて、平日は変更可能となっているが、休祭日に於いては変更手続きが受付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1条第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		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課すこととしている。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。 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 ・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、 ・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、 ・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。 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・検討した上で行っており、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。		-				(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。		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費消されており、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堪航能力の向上により、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。	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」は沿海岸から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内浦湾沖、②石巻湾沖、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。 また、国際航海に従事しない船舶として96年7月に「限界近海船」が導入され、沖縄、八丈島、宮古～襟裳岬間（青森県東岸沖）については内航船による運行が可能となっている。

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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	5057170			z16052	国土交通省	船舶職員及び小型船舶操縦者法　第１８条 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令別表第一 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り組みが義務づけられている。	c		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り組みが必要である。よって、要望理由に掲げる「機関操作上差違が無い」と一般的にはいえるものではない。 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、それのみで機関部職員の配乗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。 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。		-					（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。		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。 ＜機関部自動化設備＞ ①操舵室からの主機回転数・逆転制御 ②主機関の重大異常時の自動停止装置（過速度、潤滑油圧力低下） ③主機関の操舵室からの非常停止装置 ④機関室監視警報盤 ⑤各部位自動温度調節弁（主機冷却清水出口、主機潤滑油入口、発電機関冷却清水出口等） ⑥断続運転を要する補機の自動発停装置（主空気圧縮機、A重油移送ポンプ） 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 と考えられる。	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。
5057	5057171			z16053	国土交通省	航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第五十八条 航空法施行規則（昭和二十七年運輸省令第五十六号）第百四十二条 法定検査等を行った場合の航空日誌の記入要領（平成十三年国空機第四百六十二号）	航空機及び発動機については、航空日誌に、航空法施行規則第１４２条に従って、整備等を行った記録を記載する必要がある。	b	IV	必要事項が記載されることを条件に、答申を踏まえ英文でのログの記載を認める方向で検討中である。		具体的な検討スケジュールを明示いただきたい。また、実施時期が決まっているのであれば、実施時期に関しても明示いただきたい。	b		現在、英文でのログの記載を認める方向で検討中であり、今年度中に結論を得る予定である。	（社）日本経済団体連合会	171	A	リースエンジンのエンジンログ記載方法の簡素化	短期間で返却するエンジンの場合は、ログブックは英文ログを継続使用し、英文で記載しながら、エンジン返却まで使用できるようにすべきである。本件について規制改革・民間開放推進3か年計画（再改定）では、「リースエンジンに係る航空日誌への整備記録の記載について、英文のみの記載とすることが可能かどうかの検討を行い、平成18年度に結論を得る」とされていることからも、早期の実現を求めたい。		リースエンジン入手時、英文ログから日本文ログに翻訳転記し、リースエンジンを返却する場合には、その逆を行わなければならず、転記する時間と労力が負担となっている。	航空法第58条 航空法施行規則第142条	航空局航空機安全課	航空機及び発動機については、航空法施行規則第142条に従って、航空日誌に整備等を行なった記録を記載する必要がある。短期間のリースエンジンでも、日本文ログブックを作成し、既に記載された英文ログの内容を翻訳して転記しなければならない。リースエンジンを返却するときも、英文ログブックに、リース期間中の日本文ログの内容を翻訳して転記しなければならない。
5057	5057172			z16054	国土交通省	航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第十条、第百三十七条 航空法施行規則（昭和二十七年運輸省令第五十六号）第二百四十条、第二百四十一条、第二百四十二条	耐空証明については、申請及び発行について、地方局管轄分においては、東京航空局及び大阪航空局において発行している。	b	III	耐空証明の申請を十分な時間的余裕を持って行った場合には、航空機検査官が駐在する空港事務所においても答申を踏まえ耐空証明書の発行が可能となる方向で検討中である。		具体的な検討スケジュールを明示いただきたい。また、実施時期が決まっているのであれば、実施時期に関しても明示いただきたい。	a		現在、航空機検査官が駐在する空港事務所においても耐空証明の発行が可能となる方向で検討中であり、年内中に、結論を得た上で実施する予定。	（社）日本経済団体連合会	172	A	耐空証明書の発行場所の拡充	耐空証明書を地方の航空機検査官室でも発行できるようにすべきである。本件について規制改革・民間開放推進3か年計画（再改定）では、「現在東京と大阪の本局に発行場所が限定されている地方航空局管轄分の滞空証明書について、検査官が駐在する空港においても現地発行が可能かどうか検討を行い、平成18年度中に結論を得る」とさてていることからも、早期に実現すべきである。		耐空証明書発行の手続きは、現在、郵送か担当者による持込みで行なう。郵送の場合、1ヶ月前からの受付が可能であるが、申請後、耐空証明書が届くまで数日を要するほか、持込みの場合でも担当者による1日仕事となり、効率が悪い。例えば、名古屋圏は、大阪航空局管轄であることから、大阪まで出向くことになる。検査後、できるだけ早く当該機を運航に復帰させる必要があり、現行の方法では、ビジネスニーズに対応できない。	航空法第10条、第137条 航空法施行規則第240条、第241条、第242条	国土交通省航空局技術部航空機安全課	認定事業場が検査を行った航空機の耐空証明書は、東京航空局及び大阪航空局本局においてのみ発行している。
5057	5057173			z16055	国土交通省	航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第五十九条	航空法だけでなく、シカゴ条約第３１条においても、航空機は耐空証明書を備え付けなければならないと定められている。	c	I	耐空証明書の機体への備え付けは、国際条約上求められており、対応は困難である。		-				（社）日本経済団体連合会	173	A	耐空証明「基準適合証」の拡大適用（新規）	「耐空証明書を受領し搭載しないと飛行できない」現行条件の摘要除外（車両で言う「保安基準適合標章」に相当する手段）を策定すべきである。		道路運送車両法では、「保安基準適合証等」の規定で、発行後即、運行できる（車検証を搭載しなくても「保安基準適合証等」があれば「道路運送車両法第34条5の7項」の摘要で運行できる）。 航空機の場合、「基準適合証」発行しても耐空証明書を受領し搭載しないと飛行できない。 車両で言う「保安基準適合標章」に相当する手段を講じ、航空機についても法的に同等或いは積極的な規制緩和策を講じるべきである。	航空法第10条、第59条 航空法施行規則第35条、第40条、第41条	国土交通省航空局技術部航空機安全課	航空機の場合、「基準適合証」が発行されても、耐空証明書を受領し搭載しないと飛行できない。 （「耐空証明書発行機関」は東京と大阪の2ヵ所のみで、北海道や九州の遠隔地の機体所有者は、「基準適合証」発行と「耐空証明書」の受領までにタイムラグが生じ、その間飛行できない）

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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	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）第二十七条、第二十八条、第二十九条、第三十条、第三十条の二、第四十条	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から、当該制度の活用を図って頂きたい。		郵送や電子的な申請を認めているとのことであるが、申請手続における柔軟化以外に、受検申請場所及び受検場所の拡大に関しても貴省の御見解を御回答いただきたい。	d	III	受検申請場所の拡大に係る需要への対応については、予備品証明に係る郵送や電子的な申請を認めていることで足りているものと考えている。 受検場所については、航空機検査官が駐在する空港事務所においても、実施場所及び時期について事前に担当部署と調整を行えば可能である。	（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受検の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、輸入通関後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の航空局に限定されている。 各輸出国からの耐空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鑑み土曜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ヵ所のみである。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は等は、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務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。		○以下の要望者の意見を踏まえ、再度検討されたい。 「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」の対応策で、「なお、①項の卸供給用のガス導管については、道路法第32条に基づく道路占用許可の際に、国土交通省の通達に基づき円滑な設置に係る配慮等がなされているところである」として、措置の分類は「d」（現行制度で対応可能）としている。 しかしながら、現実的には、国土交通省の通達に基づいた円滑な設置に係る配慮等がなされているとは思えない実例があり、「通達対応」だけでは、やはり、公益性の高い導管事業を振興することは不可能と考える。したがって、道路法第36条の道路占有特例措置を認めるべきであるとの要望は変わらない。 まずは、①の導管の扱いの変更が重要であり、③は「d」（現行制度で対応可能）でも致し方なしとする。②については、技術上の基準に適合しなければならないことは無論重要であるが、基準適用が確保された場合には、速やかに道路法36条の道路占用の特例措置と同様の扱いとする旨の通達発信等による後押しが必要と考える。 したがって、道路法第32条扱いとなっている「ガス導管事業」は道路法第36条の特例措置の対象外となっていることでは、新しいガス事業法による、わが国におけるガス利用の促進を図るため、新たにガス導管事業者を公益性の高い事業者として認めたことに矛盾する。この際、通達や事務連絡等の補助措置では、新ガス事業法の立法趣旨が果たされないことになると考える。本件要望に対する措置の分類が「c」（全国規模で対応不可）では、真の規制緩和方針から外れることになる	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務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①から③に掲げる導管については、当該役務提供義務がないことなどから、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。 なお、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、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 ③ ②の範囲に属するものを除く、ガスを供給する事業(ガス事業法・準用事業）の用に供するガス導管		①～③項の送ガスパイプラインは、いずれもガスを供給する事業を営む他の者に対してガスを供給する（いわゆる卸供給用）ガス導管であり、特に、①のガス導管事業の用に供するガス導管はガス事業法により託送供給が義務付けされているなど、公共の利益に資する設備となっており、今後、わが国がエネルギー供給においてガスシフトを進めていくうえでガスインフラの整備、拡充に不可欠な設備であるため、道路法第36条による水道、電気、ガス事業等のための道路の占用の特例措置と同等とすべきである。2004年4月の改正ガス事業法施行に際して、当該導管の道路占用においては当該特例措置の適用が認められない代わりに、事前に経済産業省を通じて国土交通省に対し工事計画の情報提供を行い、同省の事務連絡文書をして各道路管理者に対し当該導管の設置を促進せしめる方法が認められた（いわゆる「特別スキーム」）。しかし道路管理者によっては、飽くまで道路法上の法的位置づけには従前との何ら変更がないとして、その受け止め、取り扱いには大きな温度差が依然存在しており、当該特例措置と同等の効果が得られない状況にある。	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Ｉ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政府調達委員会会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捉えられるものではない。		-				（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、協定で定める手続き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。
5057	5057226			z16059	国土交通省	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	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必要な制限をすることができる」旨が規定されている。	e		屋外広告物法第4条における屋外広告物規制については、当該規制が各地域の特性に応じて行われるべきという観点から、規制の具体的基準等は各地方公共団体の条例に委ねているが、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）」という。）を発出しているところ。 ここで、まずご要望の「①法令の規定により表示または設置するものや、文字の表示がないもの」について見てみると、ガイドライン（案）第11条第1項第1号において「法令の規定により表示する広告物又はこれの掲出物件」については許可申請等の適用除外となっている。また、文字の表示のない広告物については、「一定の観念、イメージ等を表示していないと認められるもの」は、そもそも屋外広告物には該当しない旨の解釈を示しているところである。 次に、ご要望の「②工業専用地域内における社名広告物のうち一定の基準を満たすもの」について見てみると、ガイドライン（案）第11条第2項第1号において「自己の事業又は営業等の内容を表示するため、事業所、営業所又は作業場に表示する広告物又はこれの掲出物件で、規則で定める基準に適合するもの」については許可申請等の適用除外となっている。 以上のように、国としては「一定の観念、イメージ等を表示していないと認められるもの」については、そもそも屋外広告物には該当しない旨の解釈を示し、かつ、ガイドライン（案）において、上記のとおり許可申請等の適用除外とする旨を規定し各地方公共団体に発出しているところ。		-				（社）日本経済団体連合会	226	A	屋外広告物の定義に関する運用の改善【新規】	地方公共団体が屋外広告物の認定をする際には、過度に対象範囲を広げることのないよう、運用の適正化を図るべきである。具体的には、①法令の規定により表示または設置するものや、文字の表示がないもの（カラーフィルム、塗装等）、②工業専用地域内における社名広告物のうち一定の基準を満たすもの、については許可申請の適用除外とすべきである。		①ロードサイドビジネスにおける多くの表示が屋外広告物と判断されており、地方公共団体による指導を受けたり、納付金を払うことが義務づけられている。例えば、ロードサイドビジネスの代表例であるガソリンスタンドでは、サインポールのセルフ表示やプライスサイン、キャノピーのセルフ表示や幕板ブランドカラー、防火塀、フィールドサイン等が屋外広告物に該当すると判断されている。 しかし、セルフ表示など、消防法により表示が義務付けられているものは屋外広告物には該当しないと解される。また、文字の表示がない単なるカラーフィルムや塗装部分は広告物ではなく、景観に与える影響も小さいことから、屋外広告物として認定すべきではない。 ②工業専用地帯の工場内に設置する社名広告物は、社名により目印を表示することが目的であり、環境美化にも反するものではなく、工業専用地帯以外と同様の規制をかけるのは妥当でない。	屋外広告物法第2条第1項 地方公共団体の屋外広告物条例等	国土交通省都市・地域整備局公園緑地課 各地方公共団体	屋外広告物とは、「常時又は一定の期間継続して屋外で公衆に表示されるものであって、看板、立看板、はり紙並びに広告塔、広告板、建物その他の工作物等に掲出され、又は表示されたもの並びにこれらに類するもの」と規定され、その設置にあたっては、都道府県知事等に対し許可の申請を行い、許可手数料を納付することとされている。 しかし、地方公共団体によっては、屋外広告物の定義を拡大解釈する運用が見られ、事業者の負担が増加しているケースがある。

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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）
5059	5059002			z16060	警察庁、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 道路運送車両の保安基準第８条・第１８条の２・第４１条・第４４条・第４８条の２	［道路関係］ 高速道路料金の車種区分については、道路運送車両法等の区分により規定しており、普通貨物自動車については、道路交通法の区分による車両総重量８トンを１つの区分としている。 ［車両関係］ 道路運送車両法では、普通自動車に対する車両総重量の上限として８トンという設定は行っていない。保安基準では、交通事故の発生状況等に基づき、大型トラックの事故防止を目的とした一部の規定において、車両総重量８トンを規制対象の区分としている。	b		［道路関係］ 高速道路料金の車種区分については、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。 仮に、新たな区分とする場合においては、負担の公平性の観点から、値下げだけでなく、値上げとなる車種が生じる可能性があることから、慎重な議論が必要と認識している。 高速道路料金の額については、高速道路株式会社からの申請に基づき、国土交通大臣が許可をして決定しているものであり、「中型運転免許」創設を踏まえた新たな料金の区分については、当該免許創設に伴う道路運送車両法等の関係法令の改正の動向を見ながら、負担の公平の観点も踏まえて、高速道路株式会社において検討されるものと思料。 ［車両関係］ 道路運送車両の保安基準では、事故実態等を考慮し、様々な基準をそれぞれの基準の趣旨に対応した規制区分（1.7t, 2.5t, 3.5t, 7t, 8t等）で設けている。このうち車両総重量８tを規制区分としている基準については、車両総重量が大きくなるに従って事故の発生割合が大きくなる傾向にあることから設けているものであり、運転免許の区分とは直接関連はしないが、運転免許制度の改正により、使用実態が変化することも考えられることから、改正後のこれらの実態を注視し、必要に応じ見直しを行う。	C		車両の安全基準見直しは、自動車交通をめぐる状況を踏まえて適宜行っており、中型免許制度施行後における自動車の使用実態や事故実態等の変化を踏まえて、必要に応じて見直しを行うこととしている。	（社）全日本トラック協会	2	A	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直しについて	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直し	「中型運転免許」創設に伴う各種規制の見直しについて	道路交通法改正により、貨物自動車に係る運転免許制度は、「大型免許」を車両総重　量１１トン以上とし、同じくトンから１１トンを「中型免許」として創設されましたが、運転免許制度の基準と同様にその他の規制及び有料道路の通行料金区分等について、「大型」は車両総重量１１トン以上とするよう見直しをされたい。	国土交通省　道路運送車両法６１条、同法施行規則第１１条一第１号様式、道路運送車両の保安基準第８条・第１８条の２・第４１条・第４４条・第４８条の２、貨物自動車運送事業輸送安全規則第８条・第９条、道路整備特別措置法第２条の４、警察庁・国土交通省　道路標識、区画線及び道路標識に関する命令第２条（別表１－３０５・３０５の２・３２７の２）、第９条（別表５－１０９の４）	国土交通省 警察庁	
5059	5059004			z16061	国土交通省	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法（昭和４２年法律第１３１号）第３条第２項、第４条、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第８３号）第１８条、 道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）第９５条	（１）土砂等を運搬する大型自動車を使用する者は、当該車両について表示番号の指定を受け、また、表示番号を自動車の外側に見やすいように表示しなければならない。 （２）土砂等の運搬の用に供する大型自動車を使用する者は、経済産業省令、国土交通省令で定める技術上の基準に適合する積載重量の自重計（積載重量を自動的に計量するための装置をいう。）を当該土砂等運搬大型自動車に取り付けなければならない。	c		（１）土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法においては、運賃負担力の小さいものの等を運搬する土砂等運搬大型自動車は、速度制限違反、積載制限違反及び過労運転を生じやすく、一旦事故を起こした場合は重大事故となる可能性が高いものである。貨物自動車運送事業法においては、第三者が運行を適正なものとするよう管理するために運行管理という制度があるが、土砂等運搬大型自動車については、上記の理由から、道路運送法により義務付けられている使用者の表示に比べて、より見やすい表示番号を表示することにより運転者の無謀な運転に対する自戒自粛を促すという、異なった趣旨の制度を加えているものであるので、要望の理由に基づいて表示番号制度を廃止することは困難である。 （２）ダンプカーの過積載は、依然として厳しい状況にあることから、貨物自動車運送事業輸送安全規則等によるソフト面での規制及び自重計の取付けによる車両構造的なハード面での規制が必要である。仮に自重計の取付け義務を廃止する場合には、これに代わる過積載防止装置の備え付けを義務づける必要があり、現在、考えられる装置としては、過積載を行った場合に走行を不能にする装置があるものの、自重計より遥かに高額であることから現実的ではなく、自動車使用者負担増及びコストの増加となることから自重計の取付義務規定を廃止することは困難である。		要望者からの要望理由における「国土交通省よりダンプカーの過積載義務違反の多さが指摘されているが、営業用、自家用別に義務違反件数等を公表されたい」の部分に関し、御回答いただきたい。	c		別添のとおり。	（社）全日本トラック協会	4	A	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車に係る規制の緩和	「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法（ダンプ規制法）」等に基づく以下の規制について、物流コストの軽減等を図る観点から、早期に緩和されたい。 （１）道路運送法において営業用貨物自動車には、使用者の名称等の表示が義務付けられており、さらに、ダンプ規制法による「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」の表示番号制度の義務がなされており二重規制となり、これの車体への表示に１台約数万円の費用負担が必要となる。また、表示番号制度は運転者・使用者の無謀な運転に対する自戒自粛を促すことが主旨とされているが営業用ダンプカーについては、貨物自動車運送事業輸送安全規則等による運行管理等が義務付けられ遵守をしていることから、営業用ダンプカーについては「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」義務について廃止されたい。仮に廃止が不可能であるならば明解な理由を示されたい。 （２）ダンプカーへの「積載重量の自重計」の取付け義務について、営業用については貨物自動車運送事業輸送安全規則等による過積載の防止など運行管理等の規程を遵守しており、また、物流コストの低減を図る観点から積載重量の自重計取付け義務を早期に廃止されたい。国土交通省よりダンプカーの過積載義務違反の多さが指摘されているが、営業用、自家用別に義務違反件数等を公表されたい。	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法第３条第２項・第４条、６条	国土交通省	
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、本件を主要している各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１３条、第１５条、第１５条の２、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５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、運輸支局等の他、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のワンストップサービスを稼働させており、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意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。		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とのことであるが、検討に係る具体的のスケジュールを明示されたい。また、現時点では、対象手続が新車の新規登録（型式指定車）に係るものに、対象地域が６都府県に限られているが、今後の対象手続及び対象地域の拡大に関する具体的スケジュールに関しても明示されたい。	a,d	III	今後は、システムの安定稼動を維持しつつ、申請自体もまとめて行うための機能については、導入に向けた検討を速やかに進めるとともに、対象地域拡大や対象手続の拡大に向けて関係省庁や地方公共団体、関係団体と連携して検討を進める。	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月から稼動とされ、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、自動車関連業界の生産・販売・流通に係わる申請及び手続代行コストは大幅に軽減され、その軽減分を直接部門へ投入することで新たな自動車リース市場の開拓が促進され、経済活性化に資する。	大量に自動車を所有する者が自動車関係諸手続きを行う場合、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、リース会社の税の申告・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	

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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	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	
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、自動車の運行ができ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手続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てから15日以内に記入を受ければよいとされているため（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。		要望者の実務上のニーズを踏まえ、改めて検討し、見解を示されたい。	b			自動車への自賠責証明書の備え付け義務については、万が一事故が生じた際の迅速な被害者救済を主な目的とするものであり、当該義務を廃止することについては問題があると考える。 なお、政府による再保険制度が廃止され、自賠責保険の事務が民間において実施されている現状において、国の発行する自動車検査証の中に自賠責に関する情報を記載することの是非については慎重な検討が必要であると考える。 一方、リース会社の社名変更が行われた場合に必要となる自賠責の名義変更の手続については、それが自動車に備え付けられる自賠責証明書に反映されていなくても、被害者救済に直ちに支障をきたすとは考えにくい点もあることから、手続を簡素化する方向で可及的速やかに検討することとしたい。	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して欲しい。		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、証券番号などに関する項目を設ければ、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って、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、「検査対象車種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、単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、今後精査する		「貨物車については・・・、車輪脱落事故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」とあるが、貴省がそう判断した具体的な資料、データを示されたい。また、点検項目に関しては現在作業を進めているところであるとのことだが、現在までの進捗状況及び今後のスケジュールを示されたい。	C			車両欠陥に起因する事故について、平成11年1月1日から平成16年3月末までの間に、国土交通省が把握しているだけでも、貨物車で184件の車輪脱落事故が発生している。 また、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」の報告（平成17年3月）を受けて、昨年度より、自動車の安全の確保と環境の保全を確実に担保することを前提に精査を行ってきた。現在、被牽引車の点検項目についても、改正自動車点検基準の公布を今年度を目途に作業を進めているところであり、近く意見公募を行う予定である。	社団法人日本船主協会	2	A	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証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、本船船内または港頭地区駐車場に停車している状態が長く、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、車検証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。京都認定書批准国であるわが国が、モーダルシフトを推進していくよって、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証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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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）
5068	5068001			z16068	国土交通省	建設業法第7条 建設業法第7条第1号イに掲げる者と同等以上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）	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に掲げるものと同等以上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等、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職については、会社法に定める取締役と同等に取り扱う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一律に判断するとい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、会社法上に根拠を有する役職を規定しており、建設業法において措置するためには、会社法に然るべき位置付けがなさ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原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った特徴を有しているため、発注者保護の観点から、適正な建設業の経営を確保するため		要望者からの次の意見に対し回答願いたい。 『①について 平成18年度中に結論を出すべく検討中とのことであり、現状の企業経営実態に即した検討をお願いいたします。 ②について 回答に示されているように「引き渡し後においても長期間瑕疵担保責任を負う」ことは建設業の特色である。施工企業としての責任体制、事業実績等がより厳しく問われることとなる。そういう視点からは、一定の経験年数を満たす経営管理責任者が率いる企業、建設業として確実な事業経験を有する企業が責任を果たすということが重要となる。 免許更新の条件として、施工実績、責任体制等を「企業の経験年数」という観点を加味していただきたい。 また、建設業法における28業種間には、工事の実態などに差がある。経営管理資格要件を一律に規程することについても見直しの時期に来ていると思われるのでご検討願いたい。』	c		②について 経営業務の管理責任者要件については、経営業務を担当する役員個人の資質に関する要件であり、企業が一定期間以上の事業経験を有することとは基本的には無関係である。そのため、建設業の事業実績を有する企業であることを基準として、経営業務の管理責任者に関する実務経験年数を一律に引き下げることは、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る。 また、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、建設業の業種の別に関わらず、当該期間が必要な経験年数であると考えられる。	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、過去の実績を勘案し、役員がその経験年数を積んでいなくとも組織として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等以上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の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、見積り等の建設業営業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る。 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ない。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省から回答を頂きたい。 『現在国がリーダーシップを発揮して取り組んでおられる「IT新改革戦略」は、ITを活用して仕事や業務の進め方、個人の働き方を見直し、社会全体の構造改革を進めることを目的とするものである。e-Japan戦略以来、各分野で様々な取り組みが進められており、電子商取引の拡大やテレワークの広がり等具体的な成果も現れ始めている。建設業に関する業務において営業所が重要な役割を担い、適正な契約とその履行を確保するために技術者がきちんと対応することは重要なことと認識している。技術者の専任もその為に要請されてきたものだが、ITの活用によって営業所毎ではなく専任の範囲をより広くすることも可能となりつつある。もちろん、専任してカバーする営業所の数に見合った技術者の確保・明確化、適切な専任範囲の設定等の客観的基準の整備など適正な契約とその履行を確保するため最低限必要な要件は考慮されるべきだが、IT化の進展による構造改革の成果を建設業法の分野でも活かしていくことが重要である。本件（当方見解）に対しての、貴省の見解を提示していただきたい。』	c		建設業の営業が適正な形で行われるためには、技術者による恒常的な技術指導のもとで建設業の営業が行われることが必要であり、また、技術者による指導業務が的確に行われるためには、そのような指導を行う技術者自身が、技術指導を担当する個別の営業所の業務及び当該地域の施工環境に精通していることが必要となる。そのため、建設業法では、建設業許可の基準として「営業所の専任技術者基準」を設け、当該営業所に常時勤務し当該営業所の業務等に精通した技術者が、当該営業所の営業に係る技術指導等を担当するよう措置している。 IT化の進展による成果を建設業分野においても活かしていくことは必要なことであるが、上記基準を一律に緩和することは、一名の技術者すら存在しない営業所での建設業営業を認めることを意味する。そのような営業所においては、電子メール等の情報伝達ツールが普及していることを考慮しても、技術者による指導業務が恒常的かつ的確に行われることが期待できないことから、上記基準を一律に緩和することは、発注者保護をその目的としている建設業法の制定趣旨にも反することとなり、適切ではない。	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エアが関連したり、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ツールが広く普及、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くす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。	建設業法第七条、同第十五条、同第三条、同第二条、「建設業許可事務ガイドラインについて」H13.4.3日国総建第九七号、「営業所における専任の技術者の取扱いについて」H15.4.21日国総建第十八号	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ず、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。		要望者より以下のとおり再意見がきており、再度、貴省から回答を頂きたい。 『要望に掲げた者は特定建設業の許可を受けている者が前提である事から、法律上で特定建設業者に義務付けられている規定（下請代金の支払期日等、下請負人に対する指導等）については、特定建設業者の法人としての資質に関する規定と解釈できる事から現法制度そのもので合理的と捉えることができる。 しかしながら、建設工事の請負契約の締結、及びにその履行の中心は各営業所にあるとしているこの法の枠組みであるにも拘らず、法で定められた一定基準の範囲内で一般建設業に相当する営業しか行なわないとする営業所についてまでも特定建設業相当の営業所専任技術者の配置義務を課する現制度は、法人が本来有する営業の自由に対して過度な規制を課しているという見方もできるし、建設業者にとって極めて不都合である。 要望理由に掲げたようなケースは、全国規模で営業所展開する特定建設業者であって、工事請負代金が比較的低額な建設業を営む者にとっては、一部の大都市の営業のためにその他多くの地方都市に特定建設業の専任技術者を配置せざるを得なかったり、或いは営業の機会を逸したり問題は深刻である。 特に、近年の技術革新による製品のダウンサイズ化等により工事の低価格化が進んでいる電気通信、機械器具設置等の建設業では顕著であり、早急な改善を要望する。』	c		特定建設業の許可を行うに際し、申請者の選択により、一の営業所については特定建設業の技術者基準を、別の営業所においては一般建設業の技術者基準を適用し、特定建設業許可でありながら、一般建設業の技術者基準を部分的に適用するということは、建設業の適用上混乱を招くことから適当ではない。 また、特定建設業許可業者について、一部の営業所については一般建設業の技術者基準の適用を行い、当該営業所で契約が締結された工事については、下請代金の支払い等に係る特定建設業者への義務規定の適用は受けながら、一般建設業に相当する営業しか行わないという制度設計については、建設工事の取引において発注者が、請負業者が取得している建設業許可の内容により当該企業の技術力等を評価し、その発注事務を行っている状況にあることを考慮すると、発注者による建設工事の発注事務に混乱が生じることとなり、この点からもご指摘の内容について措置することは困難である。	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おける契約規模などにより、その業者自身が営業所ごと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とする。		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極稀に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、施工技術の発展が目覚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、国の出先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、H13.4.3国総建第97号「建設業許可事務ガイドライン」、S63.6.6建設省告示第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	
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項の別表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で別表第1に掲げるものと定義されている。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。	e		個々の作業が建設業法上の建設工事に該当するか否かについて、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否か、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。それ伴い工事、作業の内容も多様化し、大きく変化しつつある。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ざるを得ないが、建設業法における工事の定義（含む原理原則論）が必ずしも明確でないこと、工事の内容や例示の告示、通達が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とはいえ、建設業者の立場からすれば「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続け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項の別表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	

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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）
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				建設工事の内、指定7業種以外の工事業については、他資格活用によって技術者認定の選択肢を維持・拡大していると推察される。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、現状の選択肢は極めて限定的であり、関係業界が等しく苦慮しているところである。ちなみに「電気通信主任技術者」資格は、当該資格要件に最も近い位置にある国家資格であり、同資格の拡充や実務経験等での適切な組み合わせを図る等によって、監理技術者認定への具体的な道筋を開くべきである。	c		前回回答した通り、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。 なお、電気通信主任技術者資格の内容の拡充等がなされた場合に監理技術者資格要件として検討することは吝かではない。	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。	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他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。発注工事の小規模化、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になる。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開く（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条の二 建設業法施行令第27条の三 昭和63年6月6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よっ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両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両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、走行時に他の車両と同様に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、自動二輪車は四輪車と比較した場合、道路損傷度に関しては小さいことから、道路損傷度の大小を料金に反映するのが妥当と考えられる。また、例えば首都高速道路において、自動二輪車は小型バス（定員29人以下及び総重量8トン未満）と同様に「普通車」と区分されていることからも、高速道路料金の車種区分について改めて検討されたい。	c		「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両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、走行時に他の車両と同様に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」とのことであるが、貴者も認識されているとおり、自動二輪車は四輪車と比較した場合、道路損傷度に関しては小さいことから、道路損傷度の大小を料金に反映するのが妥当と考えられる。また、例えば首都高速道路において、自動二輪車は小型バス（定員29人以下及び総重量8トン未満）と同様に「普通車」と区分されていることからも、高速道路料金の車種区分について改めて検討されたい。	c		高速道路料金の車種区分については、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。そのため、同一車種区分内における車両ごとの道路損傷度の大小についても、車種区分の決定に考慮されているものと認識している。一方、料金徴収手続きを効率的に行い、大量交通の円滑な処理による利用者サービスの向上を図る必要から、車種間の料金については一定の区分を設けざるを得ないものと考えている。 高速道路料金の額については、高速道路株式会社からの申請に基づき、国土交通大臣が許可をして決定しているものであり、「二輪独自の通行料金の設定」については、負担の公平の観点も踏まえて、高速道路株式会社において検討されるものと思料。	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、見直しの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の普及促進の為にも、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てい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
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、都市の中になくて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上支障がないと認めて許可した場合には、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、周囲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。		・工業地域や工業専用地域においての要望であり、環境負荷に関しては、他の工場を差異はない ・都市に必要な施設は、最低必要な量を都市計画できめることが原則ということに異論はない。 ・学校や病院などは、都市施設であるが、住宅地域、商業地域では都市計画審議会の議を経る必要はない。 ・したがって、リサイクル施設においても、工業地域や工業専用地域では、都市計画審議会の議を経る必要はない。 再検討されたい。	c		廃棄物処理施設については、都市の中になくて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上支障がないと認めて許可した場合には、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、周囲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。	地方公共団体	1	A	廃棄物処理施設の立地に関する規	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）	製造業者が原料として廃棄物を用いる場合の手続きの負	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、本手続き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きの要・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を製造する施設を整備することとなった。当該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、廃棄物の受入れ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、既に適切に稼動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、処理能力等にはなんら変わりがなく、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、非公開にしてきている。	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等を除いて、議事録等の公開を行うとともに原則傍聴を認めている。		-				特定非営利活動法人「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栄養部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。 動きが早くなっている政策決定や実施にあたって，国民の知る権利を保証し，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	

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	再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	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）
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。		自賠責保険の各種手続きは保険会社の実務によっており、例えば、廃車の場合は保険会社が当該車両の抹消登録を確認したうえで、解約手続きを行っている。かかる手続きにあたり、保険会社の実務上の問題で無保険車が生じるような事態は生じておらず、重複契約の確認を保険会社に委ねても、自賠責保険の締結が担保されなくなるものではない。また、車検対象外車種については終期の早い方の契約のみ解約可とすることが自賠責保険の付保率向上に繋がる面があるが、車検対象車種についてはもともと車検と自賠責保険がリンクしており、本取扱が無保険車の発生に繋がるものではない。以上の点を踏まえた上で、改めて見解を示されたい。	b		ご要望の取扱いが実現できるよう、可及的速やかに検討を開始することとしたい。なお、その際には保険会社が車検の終期と自賠責保険の終期の確認を確実に行うことを担保する方策の検討が併せて必要となると考えている。	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第三号	国土交通省 金融庁	