

様式2 全国規制改革及び民間開放要望書

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	グループ化番号	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/A/民間)	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	その他(特記事項)
5002A	5002001			z16001	法務省、国土交通省、			e		不動産登記法は法務省の所管法律であり、その特例について当省で回答することはできない。		個人	1	A	土地の敷地整理と電子境界確定事業の推進策	不正形な土地や道路付きの悪い土地を整理するため、複数の土地の交換分合一括登記申請ができる、新たな不動産登記法の特例を設けるべきである。	ある一定の区域の土地所有者が共同して、その区域内の土地の交換分合に係る換地計画を作成し、共同して複数の土地の交換分合一括登記申請を行う。また、その測量成果を電子境界確定事業の成果とする。	土地には、道路付や形状の悪さから有効な利活用の図られていない土地があります。これらの土地を一括して整理する仕組みは、現行法では土地区画整理法による土地区画整理事業(以下、単に「区画整理」といふ。)しかありません。しかし、区画整理は、都市計画区域内の土地に限られていることや、都市計画区域内の土地においても公共施設が整備されている土地や小さな面積の土地には馴染まない事業です。そこで、これら土地についても、土地所有者全員の合意のもと、複数の土地の交換分合一括登記申請ができる、新たな不動産登記法の特例を設けるべきである。	同様な不動産登記法(平成十六年法律第二百二十三号)の特例土地区画整理登記令(昭和三十年九月一日政令第二百二十一号)	土地の敷地整理と電子境界確定事業の促進策について(提案)
5002A	5002001			z16002	内閣官房、人事院、内閣府、公正取引委員会、警察庁、金融庁、総務省、法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、		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・役務の調達契約において、「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は、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での策定、債権譲渡禁止特約の解除の対象となる契約の拡大(リース契約等)についての各省庁の統一した対応については、本件を主管している省庁の検討にあわせて対応していきたい。		社団法人 第二地方銀行協会	1	A	国・地公体等の公的機関向け金銭債権の譲渡禁止特約の適用除外(譲渡先が金融機関の場合)	民間企業の国・地公体等の公的機関向け金銭債権については、売買契約・請負契約上、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ことを統一化する。	国・地公体等の公的機関に対する金銭債権には譲渡禁止特約が付いていることが多く、中小企業の資金調達のために売掛債権担保融資を行うに当たり、承諾等に係る事務手続きや時間を要することから、中小企業の円滑かつ機動的な資金調達を阻害している。			
5024A	5024012			z16003	総務省、財務省、国土交通省、		この制度は、販売予定車両と同一の構造装置・性能を有する自動車について、申請により安全や環境の基準への適合性の審査を現車により行うとともに、自動車の品質や性能の均一性についての審査を書面で行い、型式の指定を行う制度	b		国土交通省汎用オンライン申請システムにおける対応方法等については、オンライン利用率向上、費用対効果の観点に留意しつつ、平成20年度を目途に移行を予定しているe-Gov窓口システムとの調整を踏まえて検討。		社団法人 日本自動車工業会	12	A	手数料電子納付促進のためのオンライン申請システム更改	現状の税や電気・ガスの公共料金の取扱いと同じように納付依頼書で金融機関に業務を依頼できるように更改等を要望する。 オンライン申請システム内の手数料情報画面の更改手数料が確定した後にオンライン申請システムの手数料情報画面から、手数料納付依頼書(納付者名称、納付番号、金額、納付先、金融機関印欄等)が入った、ものが出力できるようにして頂きたい。 財務省個人金電子納付の取扱いの呼びかけ金融機関に問い合わせた処、ATMやインターネットバンクについては対応されているとのことであったが、法人を対象とした財務省個人金電子納付は取扱いを行っていないとの回答を得たことがあり、積極的に取扱うよう呼びかけを行って頂きたい。	オンライン申請には個人金電子納付の機能が存在するが、インターネットバンクとATMからの振込みが主流となっており、企業が利用しづらい状況にある。 [例 自動車メーカーでは未だに印紙で手数料納付している社が多い。]	企業では税や電気・ガスの公共料金を金融機関から直接振込を行う方法が一般的であり、インターネットバンクやATMでは納付通知を受ける業務部門から経理部門への納付依頼、経理部門から金融機関への納付依頼等が行なえずに個人金を電子納付できない状況にある。	根拠法令なし	新規要望
5031A	5031002			z16004	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	c		〔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。 〔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。 〔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	(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5トンから11トンを「中型免許」として創設されたが、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-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1-30)		
5031A	5031003			z16005	国土交通省、		(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(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	c		(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量計(積載重量を自動的に計量するための装置をいう。)を当該土砂等運搬用大型自動車に取り付けなければならない。	(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励を促すという、異なった趣旨の制度を加えているものである。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及び自量計の取付けによる車両構造的なハード面における規制が必要とされている。仮に自量計の取付け義務を廃止する場合には、これ	(社)全日本トラック協会	3	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	(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(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、早期に緩和をされたい。 (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励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、義務について廃止をされたい。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「積載重量の自量計」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	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	

様式2 全国規制改革及び民間開放要望書

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	グループ化番号	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号/A/民間	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	その他(特記事項)	
5035A	5035001			z16006	国土交通省	道路運送車両の保安基準第39条、第42条	道路運送車両の保安基準とその細目を定める告示により、一定の基準を定めている。同基準では、制動灯は後面に備えるべきこと及び、灯光の色は赤色でなければならぬと規定している。また、自動車の前面には、原則として、灯光の色が赤色の灯火の備え付けを禁止している。	c		制動灯を自動車の前面に備えた場合、自動車の前面と後面を見誤る等、他の運転者や歩行者に混乱を招く懸念があることから認めることは困難である。なお、灯火に関するこれらの基準は、欧米の基準とも整合している。		小林 純一	1	A	自動車前部への停止灯の装備	車の前部にも停止灯を装備すること	車の前部にも停止灯を装備すること	車が動く物である以上、ドライバーの意思は方向指示(ウィンカー)だけでなく停止する意思も全方向に知らせるべきではないか。なぜ後続車にのみ知らせるのだろうか。 交差点の事故でかなりの割合で大事故につながるのが右折車と直進車との衝突である。右折車が交差点にいると直進車のドライバーは待ちきれずに曲がるなよ...と折りながら走り抜ける。 歩行者が信号の青を確かめて歩き出す際、果たして左右から近づき車両が停まってくれるか恐る恐る横断歩道を渡る。 交通事故による死者数は近年減少傾向とはいえ、事故の件数は増える一方である。狭い国土に無制限に増え続ける車。法規の厳格化と安全技術の向上に依存しないだろうか。直ちに出来る有効策でありながら未だ講じられない秘策がある。 車の前部にも停止灯を装備することである。車は動く物である以上、運転者の停車の意思は後続車にだけ伝えて充分なはずはない。前から見た場合でも停車の意思が判れば前述のケースでは待ち切れぬ右折	道路運送車両の保安基準 第39条	
5038A	5038001		G43	z16007	国土交通省	建設業法第3条	建設業を営む者は、発注者から直接請け負う建設工事について一定の額を超える下請契約を締結して施工しようとする者は特定建設業の許可を受けなければならない。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する事業者に対し、事業者側の選択により、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の適用を認めるとした上で、事業者に対しては特定建設業の許可を付与することとした場合、例えば、事業者が一般建設業の技術者基準の適用を選択した営業所であっても、当該営業所において締結された建設工事の請負契約については特定建設業許可を取得した事業者が締結した建設工事の請負契約については一般建設業許可の範囲を超えて工事を下請負することが可能となるなど、建設業法の適用上混乱を招くこととなるから適当ではない。		情報通信ネットワーク産業協会	1	A	営業所ごとの特定/一般建設業の選択制	特定建設業で、複数の営業所を設ける者は、営業所ごとに特定建設業又は一般建設業の選択が可能とする。このうち一般建設業の営業を選択した営業所は、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。		建設業法第3条、建設業法第15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15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」		
5054A	5054048		G43	z16007	国土交通省	建設業法第3条	建設業を営む者は、発注者から直接請け負う建設工事について一定の額を超える下請契約を締結して施工しようとする者は特定建設業の許可を受けなければならない。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する事業者に対し、事業者側の選択により、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の適用を認めるとした上で、事業者に対しては特定建設業の許可を付与することとした場合、例えば、事業者が一般建設業の技術者基準の適用を選択した営業所であっても、当該営業所において締結された建設工事の請負契約については特定建設業許可を取得した事業者が締結した建設工事の請負契約については一般建設業許可の範囲を超えて工事を下請負することが可能となるなど、建設業法の適用上混乱を招くこととなるから適当ではない。		(社)日本経済団体連合会	48	A	営業所ごとの特定建設業又は一般建設業の選択可能化【新規】	特定建設業で、複数の営業所を設ける者は、営業所ごとに特定建設業又は一般建設業の選択が可能とすべきである。このうち一般建設業の営業を選択した営業所は、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べきである。		建設業法第3条、建設業法第15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15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」	「全国規模の規制改革・民間開放要望」に対する各都府からの再回答について(平成18年8月14日)では、「特定建設業許可をめぐっては、一般建設業の技術者基準を部分的に適用すること、建設業の適用上混乱を招くことなど適当ではない」とされている。	
5038A	5038002		G45	z16008	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を当該出向先の会社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、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。いすれにせよ、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	2	A	主任技術者/監理技術者への出向者の就任要件の緩和	親会社・子会社が共に経営事項審査を受けている場合でも、当該親会社・子会社が一定の条件を満たす場合には、監理技術者・主任技術者について連結親会社間での出向について認めるよう規制緩和していただきたい。(一定の条件とは当該会社がペーパーカンパニーまたは不良・不適格建設業者でないことが客観的に明らか場合を言う)		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」			
5054A	5054041		G45	z16008	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を当該出向先の会社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、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。いすれにせよ、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	41	A	主任技術者・監理技術者への出向者の就任要件の緩和	親会社・子会社が共に経営事項審査を受けている場合でも、当該親会社・子会社が一定の条件を満たす場合には、監理技術者・主任技術者について連結親会社間での出向について認めるべきである。(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場合である)		「全国規模の規制改革・民間開放要望」に対する各都府からの再回答について(平成18年8月14日)では、「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制度の趣旨に逆行する」と説明されている。工事品質の向上、不良・不適格な事業者の排除等を目的に、建設業界の再編・統合を進めることは必要なことだと理解しているが、制度の趣旨は業界の再編統合を通じた工事品質の向上等にあり、規制緩和の対象を一定の客観的要件を満たすものに限定するなどすれば、業界の再編統合と規制緩和は十分両立する。また、「同一グループからの入札は」に限定する、などのルールを整備することによって、不良・不適格な事業者が「制度を悪用する」ような事態は防ぐことができる。	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」	産業界では、分社化やグループ経営の強化などの再編が進みつつある。これらは、経営の効率化や競争力の強化を目的としたもので建設業法分野に於いても工事品質の向上やコスト低減などに大いに資するものである。しかし、連結親会社間の出向社員については客観的要件が課せられているため、これらのメリットを生かせない。	

様式2 全国規制改革及び民間開放要望書

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	グループ化番号	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号/A/民間	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	その他(特記事項)	
5038A	5038003			216009	国土交通省	建設業法第7条第1号イに掲げる者と同者以上を有する者(昭和47年建設省告示第351号) 経営業務管理責任者の大臣認定要件の明確化について	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。許可を受けようとする建設業に5年以上の経営業務の管理責任者としての経験を有していること 国土交通大臣が に掲げると同等以上の能力を有する者と認定した者	e		「経営業務の管理責任者に準ずる地位において経営業務を補助した経験」に関する認定基準については、「建設業法第七号イに掲げる者と同者以上を有する者(昭和47年建設省告示第351号)」及び「経営業務管理責任者の大臣認定要件の明確化について(平成16年国総建第356号)」において明確化しているところ。		情報通信ネットワーク産業協会	3	A	建設業「経営業務の管理責任者」の要件における役員に準ずる地位の選任基準の明確化と基準の緩和	役員に準ずる地位の選任基準は、許可行政庁により基準がばらばらである。経営業務の管理責任者の選任に苦慮している建設業者が多い中で選任基準の明確化と基準の緩和を要望する。		「経営業務の管理責任者」の選任にあたっては、執行役員制度等により役員が減少し、権限委譲が進む中で、令3条使用人経験期間や役員に準ずる地位での業務期間の実績が重要性を増しつつある。しかしながら、現在、役員に準ずる地位の選任基準は、建設業法、事務通達等で明確にされておらず、大規模な建設業者に於いても同一期間内においては1名しか認められないケースもあり、役員に準ずる地位の者は複数が業務を行っていない実態から乖離した扱いとなる場合も少なくない。実態にそぐわない一律的な取扱いが行われるよう、選任基準を明確化して欲しい。	建設業法第7条第1項の一	
5039A	5039001		G44	216010	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視技術者資格は、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部門(選択科目を電気電子部門に係るものとする)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		監視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ず、試験のカバー範囲や難易度、実務経験の年数など一定の条件を満たしたものでなければならぬが、「電気通信主任技術者資格」については、現状のままで、監視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)電気電話工事協会(財)日本データ通信協会	1	A	電気通信工事監視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視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視技術者となるためには、技術士(電気電子)資格を取得するか、実務経験によるかの道筋しかなく電気工事などの分野と比較して育成ルートの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増加しており、限られた要件の工事の実務経験を要件とする現状の監視技術者確保方式では監視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、電気通信分野の監視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、監視技術者として認めるなど、監視技術者育成ルートの拡充を図る。	建設業法第15条の二 建設業法第26条第2項 建設業法第27条の三 昭和63年6月6日建設省告示第1317号		
5054A	5054042		G44	216010	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視技術者資格は、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部門(選択科目を電気電子部門に係るものとする)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		監視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ず、試験のカバー範囲や難易度、実務経験の年数など一定の条件を満たしたものでなければならぬが、「電気通信主任技術者資格」については、現状のままで、監視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ない。		(社)日本経済団体連合会	42	A	電気通信工事監視技術者要件への国家資格「電気通信主任技術者」の追加	電気通信工事における建設業法による監視技術者資格要件として、国家資格「電気通信主任技術者」の取得者を認めるべきである。	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、電気通信分野の監視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、一定の要件の下で監視技術者として認めるなど、監視技術者育成ルートの拡充を図るべきである。「全国規模の規制改革・民間開放要望」に対する各省庁からの再回答について(平成18年8月14日)では「なほ、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視技術者の資格要件として検討することは否かではない。」とされたが、電気通信主任技術者資格の内容が監視技術者の資格要件として不十分部分について具体的に示すべきである。	建設業法第15条の二 建設業法第26条第2項 建設業法第27条の三 昭和63年6月6日建設省告示第1317号		
5041A	5041023			216011	国土交通省	屋外広告物法第4条	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、良好な景観を形成し、若しくは風致を維持し、又は公衆に対する危害を防止するために必要があると認めるときは、広告物の表示又は掲出物件の設置(前条の規定に基づく条例によりその表示又は設置が禁止されているものを除く。)について、都道府県知事の許可を受けなければならない」と規定している。	c		屋外広告物法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おり、トラックを利用した広告についても、国として指導することはできない。なお、地方公共団体が条例を改正・制定する際のひと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日都公報第149号、以下ガイドライン(案)という。)を発出しているところ。本ガイドライン(案)第11条第2項5号に「電車又は自動車に表示される広告物で、規則で定める基準に適合するもの」については条例で定める禁止地域及び許可地域の規定の適用除外となる旨を定めているところである。		株式会社ワーエム・ジエム 社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	23	A	屋外広告物法に該当する対象広告物の時代的変化への対応管理体制の見直し及び移動体広告物の管理所轄自治体の対応の不均衡に対する国の関与	輸送用トラック(移動体広告物)を対象とする広告規制の地域格差の国による是正指導、規制緩和及び国の管理による規制。	屋外広告物法の移動体広告物の概念を追加して、国土交通省の基準策定による指針指導、具体例(トラック使用の移動体広告(フィルムラッピングによる広告))の規制緩和	屋外広告物法の下に各自治体の条例で屋外広告物が規制管理されています。特に移動体を使用する広告は細部にわたり規制の対象となっており、先般、東京都屋外広告物条例が改定され、路線バス、鉄道車両(JR山の手線など)、クレーンを使用した広告が規制緩和されました。しかし、輸送事業に最も影響を持つトラック運送業者には規制緩和の恩恵を十分に受けておりません。トラックを利用した広告は完全禁止です。この規制は各自治体の条例で管理されており、不合理なのは対象のトラックが移動体という特性を生かして全国を移動できる点です。現状、登録ナンバーの所在地の条例で管理されているトラックが東京都内で広告をつけて走行しても規制の対象外です。ゆえに、国が関与し、平衡を保つべく、何らかの指導もしくは指針を与えるなどの措置をお願いします。	屋外広告物法	規制緩和、行政指導の全国的影響について、この行政指導が実現すると、現在の輸送燃料の高騰、駐車問題などのマイナ要素の運送業者の経営課題の改善に起因すると考えられます。全国の運送業者の95%は保有台数30台以下の中小業者です。
5041A	5041029			216012	国土交通省	動力車操縦者運転免許に関する省令第3条、第4条、第8条、第16条	鉄道、軌道及び無軌条電車の係員は、地方運輸局長の運転免許を受けた後でなければ、動力車を操縦してはならない。	c		御指摘の「安全運行システム」の詳細については承知しておらず、既存のシステムと比較して、「安全運行システム」の信頼性がどの程度のものであるのかは明らかではない。 仮にそのようなシステムに十分な信頼性があったとしても、路面電車の運転士にも「通常運転時はもとより機器の故障時や事故発生時における適切な判断・対応といった高度で専門的な知識・技能」が求められることは変わりはないことから、当該運転士に係る免許の簡素化は困難である。 路面電車の運転業務の外部委託については、軌道法第16条に基づく「運転の管理の受委託の許可」が必要である。また、運転士の派遣の受け入れを禁止した法令についてはないものと承知しているが、事業者においては、法令上求められている運転士の知識・技能・適性の保持及び教育訓練等の必要な安全確保措置については当然ながら必要である。		(株)ライトレール社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	29	A	安全運行システム導入線区限定の路面電車運転士免許の新設その他	路面電車の運転免許は「動力車操縦者運転免許」に関する省令の中で乙種電気車運転免許として、定員30人以上の路線バスの運転免許は「道路交差法」の中で大型自動車第二種免許として定められている。 それに対し、路面電車の運転免許として、安全運行システム(運転士が取扱い誤り・動揺等をした場合も追突・正面衝突・速度超過といった重大事故が発生しないよう自動的にブレーキが動作)を導入した線区に限定して、「道路交差法」の大型自動車第二種免許と同等程度のもを新設する。併せて、路面電車運転士の外部委託または派遣社員の受入れを認める。	路面電車と路線バスの運転免許は異なる歴史的経緯で定められ、前者は後者と比較して取得が格段に困難であり、その結果として、同じ運送業の運転業務でありながら、路面電車の運転士人件費は路線バスをそれよりも大幅に上回っている。現時点では、付属資料3に示す通り、LRTはバスと比較して初期通しが大いに上り運行経費が高く、どんなに輸送量が増えても常にバスより割高となっており、その是正が求められる。また、路面電車運転士の外部委託や派遣社員の受入れは認められていないため、LRTを新設する場合には同一区間を運行しているバス会社等から反対を受け、また競合してお互いに収益性を悪化させることとなる。平成17年11月に規制改革要望を提出した際は、「通常運転時はもとより機器の故障時や事故発生時における適切な判断・対応といった高度で専門的な知識・技能が求められる。ので運転免許の簡素化は認められない」との回答を受けた。そこで今回は、路面電車に限定して要望することとした。道路上であれば事故発生時も旅客は比較的容易に避難でき、また安全運行システム導入線区限定なので、指令が各電車の位置	付属資料1:ライトレール脚光クルマに頼らぬ街めざす全国で70の構想 R1の実現に向けて付属資料3:LRTとバスのコスト比較 <要望理由の続き> また同様に「運転士を外部委託した場合には、指令員が運転経験なしで就くおそれがあり、システム全体で安全を確保してきた体系が崩壊するおそれがある」ので外部委託や派遣社員の受入れは認められないとの回答を受けた。安全運行システム導入線区では指令所で各電車の位置等を正確に把握でき		

様式2 全国規制改革及び民間開放要望書

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	グループ化番号	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	その他(特記事項)	
5041A	5041037			216013	国土交通省	動力車操縦者運転免許に関する省令第13条	運転免許を受けた者は、運転免許証の記載事項のうち、本籍、氏名又は所属事業者名に変更が生じたときは、遅滞なく、当該変更の事実を証明する書類を添えて地方運輸局長に申請書を提出して、運転免許証記載事項の変更の記入の申請をしなければならない。	e		動力車操縦者運転免許は、個人に対して交付する運転免許である。運転免許証には本人が所属する事業者名が記載されているが、鉄道会社を退職する場合には、運転免許証の所属事業者欄の記載を削除する手続きをとらなければならないことになっている。記載事項の削除の手続きを行った後は、国は運転免許証の所属事業者欄を空欄にして本人に返却していることから、国に返却しているという指摘は事実誤認であり、それらが派遣を不可能にしている理由にはならない。		社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	37	A	動力車操縦者の派遣	動力車操縦者の派遣を可能とする	現在、鉄道会社にて鉄道駅スタッフのアウトソーシングは行なわれているが、有資格の運転手(鉄道会社08)そのものの派遣は実現していない。理由の一つは、鉄道会社退社時に免許を返却していることにある。この取扱いを改めて、派遣を可能とした。	2007年問題を含め、中高年退職者に対するステージを変えての職場創造が可能となる。雇用、サービス、コストパフォーマンスの観点で、派遣会社と受け入れ会社ともメリットがある。今後、環境によりライドシェア(路面電車)構想も各地にあり、交通新時代に相応しい雇用形態構築が望ましい。現行法では、今日各業界で一般普遍的になっている派遣が想定されないもので、これが見直しを望みます。	鉄道事業法第25条 鉄道営業法第19条2	
5041A	5041048			216014	経済産業省、国土交通省	省エネ法(以下この行において「省エネ法」という。)	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、全国を暖房度日(日平均気温が18℃を下回る日について、室温18℃と当該日平均気温との差を、暖房期間にわたって合計した値)により6地域に区分し、それぞれの気候条件に応じて目標値を設定している。 また、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。	c		地域における実際のエネルギー消費量や暖房費が、地域と比較して大きいという客観的な事実が認められないため、基準の見直しや施策の導入を行うことは適当ではない。		日本ニュービジネス協議会連合会	48	A	次世代省エネルギー基準(以下「省エネ基準」)の見直し	省エネ基準は地域ごとに住宅の断熱性と気密性等の数値を定め、住宅新築にあたってはその基準を満たすよう求めている。基準は北海道など寒冷地が厳しく、温暖になるに従って緩くなっている。この結果、暖房が必要でありながら省エネ基準の緩い地域で、断熱性や気密性が低いため、より寒さの厳しい地域より暖房費が多くなり、年間の光熱費が高くなるという事態が発生している。この地域は、家庭用のエネルギー消費に占める暖房の比率が1/3から半分弱まで達しており、省エネを推進する上で住宅性能の向上が重要。	産業用に比べ民生用の省エネルギーやCO2削減がなかなか進まない中、住宅性能の向上は民生用の省エネ・CO2削減に大きく貢献する。断熱材・建材の高断熱性能や工法の向上によって、断熱性・気密性等の住宅性能は近年飛躍的に高まることが可能になっており、技術的・コスト的にも充分実現可能である。同時に住宅産業のレベルアップ、活性化にも資する。各家庭の光熱費も削減することができる。	省エネルギー法 住宅に係るエネルギーの合理化に関する基準 (平成11年)		
5041A	5041049			216015	農林水産省、国土交通省	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法	公共土木施設災害復旧事業は、被災した公共土木施設を管理する都道府県等が、当該施設について実施する災害復旧事業であって、国がその費用の一部を負担するものである。そして、その事業の期間は、事業の必要性から決まるものであって、規制改革・民間開放制度において検討の対象となる性格のものではない。 なお、公共土木施設災害復旧事業のうち緊要なものとして政令で定めるものについては、民政の安定及び被害拡大の防止の観点から速やかな復旧を図る必要がある。公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法の規定に基づき、3年度以内完了することができよう国が負担金を交付する予算措置が講じられているが、負担金を交付した年度内に完了することが困難な場合は財政法に基づき、負担金の支出を明許繰越と事故繰越で最大2年度繰越することが可能となっている。	e					日本ニュービジネス協議会連合会	49	A	道路、河川、下水道等の災害復旧事業の事業期間の延長について	道路、河川、下水道等の災害復旧事業は、災害発生年から3年で事業完了すること定められている。しかし、災害の状況によっては、3年で工事完了することが難しい状況である。(中越地震で以下の状況発生)被災地は豪雪地帯であり、大雪のため半年近(工事)が施工できない。地震発生は10月末であるため、実際の事業期間は2年である。幹線道路である国・県道が被災しており、工期調整をしながら工事となるため、工期期間が長くなる。	災害復旧事業の事業期間を3年と固定せず、被災地の各種条件を考慮し、弾力的に運用していただきたい。具体的には、被災地の県に権限をおろしていただきたい。	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法 農林水産省施設災害復旧事業費国庫補助の暫定措置に関する法律	
5041A	5041053			216016	国土交通省	道路法第47条第2項	車両の寸法・重量等最高限度を超えるものは道路を通行させてはならない。	d		道路管理者は、車両の構造又は積載する貨物が特殊であるため、やむを得ないと認めるときは、当該車両を通行させようとする者の申請に基づき、道路構造の保安及び交通の危険防止の観点から審査し、必要な条件付して通行できる場合は通行を許可でき、現行制度で可能である。		社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	53	A	搬送時の道路の幅員規制の緩和	液晶パネルの大型化に伴い、液晶製造装置の大型化も進んでおり、幅員規制により装置の搬送が困難となっている。	幅員規制の緩和	規制緩和により、大型化した液晶製造装置の搬送がよりスムーズになり、産業活動の効率アップに寄与する。	都市計画法	
5041A	5041062			216017	国土交通省	鉄道事業法第16条 軌道法第11条	現行の運賃制度は、鉄道事業者が自らの経営判断に基づき設定した上限運賃について国土交通大臣に認可を申請し(申請主義)、当該上限運賃について国土交通大臣の認可を受ければ、当該上限の範囲内で弾力的に実際の適用運賃を設定することが可能となっている。国土交通大臣の認可の基準は、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうか、とされている(鉄道事業法第16条)。鉄道事業者は、認可された上限額の範囲内で、競合関係にある他の交通モードや地域の状況等を勘案して、自由に運賃の設定や変更を行っている。	d		左記の通り、鉄道の運賃は、基本的に、鉄道事業者が自らの経営判断に基づいて設定するものであり、国は、鉄道事業者より申請された当該運賃の上限について、「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものかどうか、さらに、運賃が利用者にとって過度に高いものではないか、特定の旅客に対し不当な差別的な取扱いをするものでないか等」を審査しているのみである。従って、要望については既に現行制度で対応可能である。 学生・身体障害者等を対象とする割引は、国が強制しているのではなく、鉄道事業者の自主的的判断により実施されているものである。		(株)ライトレール社 社団法人日本ニュービジネス協議会連合会	62	A	大都市圏以外及び新規開業の鉄道・軌道事業の運賃設定を自由化	鉄道事業においては、国土交通大臣が事業者の申請する上限運賃を認可する際、「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない」という審査基準が定められている。軌道事業においては、「旅客運賃/認可申請書…国土交通大臣二之ヲ提出スヘシ」と定められている。それに対し、大都市圏以外及び新規開業の鉄道・軌道事業においては、運賃設定を完全自由化し、利潤最大化の価格設定権を与えて民間活力を引出す。その際、学生・高齢者・身体障害者等へ多額の負担を求めるとは社会的に望ましくないため、文教・福祉政策等として利用補助する。それは「単に税財源措置の優遇を求めるとは、運賃自由化で生ずると危惧される懸念事項を解決するために提案するものである。	多くの地方鉄道及びLRT構想は、通学定期を中心に利潤を最大化しない価格設定をし、赤字の実績または試算となっている。一般産業分野においては、その商品価値に応じた価格付けをして利潤を得られれば更なる価値向上を図るという好循環を繰返すのに対し、鉄道・軌道事業は、その公共性ゆえに低価格設定の社会的圧力を受け、特に通学定期の高率割引は業界の常識となっており、地方鉄道やLRT構想における採算性確保を困難としている。そして結果的に、社会的に必要なサービスが削減したり、新たな出現を妨げている。 平成17年11月に規制改革要望を提出した際は、「鉄道の運賃は、基本的に、鉄道事業者が自らの経営判断に基づいて設定…要望については既に現行制度で対応可能」との回答を得た。しかし現状は、多くの地方鉄道再生策やLRT構想において、運賃設定を高くすることによって収益性を向上させることを検討対象外としており、活力ある経済活動を期待する国の意思が事業者や自治体に伝わっていない。国は、鉄道・軌道事業者や自治体に対し低運賃や学生・障害者等の	鉄道事業法第16条 軌道法施行規則第19条	付属資料1:ライトレール脚光クルマに頼らぬ街めざす全国で70の構想 付属資料2:民間主導でのLRTの実現に向けて <要望理由の続き> 堺市が平成18年9-10月に東西鉄軌道事業の企画提案を募集した際、「施設整備費の全額公共負担」の考えを明文化した。そうすると、事業者は減価償却費を意識せず、設備の稼働率を高めるインセンティブが働かなくなる。例えば、運行頻度を2倍にするに、運営費は減価償却費を含めないと2倍、含めると1.2倍くらいになる。サービス向上により利用者の	

様式2 全国規制改革及び民間開放要望書

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	グループ化番号	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/A/民間)	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	その他(特記事項)	
5050A	5050001			z16023	国土交通省	公営住宅法第23条、同法施行令第6条第1項	公営住宅においては、一般に住宅に関する公的援助の必要性の高い同居親族のある者に限って入居を認めており、単身者については、身体的・社会的制約により住宅に現に困窮しているにもかかわらず、適正な水準の民間賃貸住宅に入居することが困難であるため、その住生活の安定を図るためには公営住宅の供給等による公的援助を行う必要がある者(高齢者、障害者等)に限って入居を認めているところである。	c		犯罪被害者のうち、DV被害者については加害者から身を隠しつつ住まいを確保する必要があるが、そのような状況で民間賃貸住宅に入居することは保証人確保が困難なこと等にかんがみ極めて困難であることから、平成17年12月の政令改正により単身入居を可能としたところである。しかしながら、犯罪被害者については多種多様であり、犯罪被害により従前の住居に住居することが困難となったからといって、DV被害者等に比べ一般的に民間賃貸住宅への入居が困難な事情等があることまでは言い難く、また、現に住宅に困窮し、公営住宅に入居できない同居親族のある者等が多数いる中で、単身入居を認めることは公平性の観点からも困難である。また、公営住宅の本来の入居対象者の入居を阻害せず、公営住宅の適正かつ合理的な管理に支障のない範囲内で、国土交通大臣の承認を得た上で、住宅に困窮する単身の犯罪被害者に公営住宅を目的外使用させることにより対応可能であり、その取扱いについて、「犯罪被害者等の公営住宅への入居について」(平成17年12月26日閣議総第137号住宅		京都府	1	A	公営住宅の入居資格の緩和	犯罪被害者等の公営住宅への入居について、単身でも入居できるように、入居資格である同居要件を緩和するべきである。			犯罪被害者等の公営住宅への優先入居は、入居要件(同居要件、収入要件等)を満たす者について優先的な取り扱いがされている。しかし、事件により従前の住居に住居することが困難となった単身の犯罪被害者等は、入居要件を満たさず入居できない。そのため、DV被害者等と同様に犯罪被害者等についても同居親族要件を緩和し、単身での入居を可能とするべきである。	(入居者資格)公営住宅法第23条 (入居者資格)公営住宅法施行令第6条	
5051A	5051007			z16024	国土交通省	自動車損害賠償保障法第7条第2項、第7条第3項、第8条	契約期間中に異動事由が生じた場合には、保険の証明内容と当該自動車に関する実態を符合させ、保険証明書の記載の真正性を確保する趣旨から、保険契約者は当該異動事由についての記入を受けなければならない(自賠法第7条第2項)。かつ、保険会社は、証明書の変更の申出があったときは、遅滞なく(記入しなければならない)(自賠法第7条第3項)。また、自動車は自賠保険証明書を備え付けなければならないこととしている(自賠法第8条)。	b		自賠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た自賠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られな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	7	A	自賠保険の実務に関する各種規制の緩和	自賠証明書の記載事項に変更があった場合は変更内容を証明書に記入を受けなければならないこととなっているが、記載事項に変更があった場合に手続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を認めたい(契約者はオリジナルの自賠証明書と異動承認書を合わせて携行することとする)。上記の異動手続期間中にも車両の運行を可能としたい。		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。なお異動処理発生件数は約23万件/年(損保全社計)である。	自賠法第7条第2項、第8条		
5054A	5054040			z16025	国土交通省	道路法施行令第17条 関東地方整備局道路占用共通指示書42条(埋戻しの材料及び方法)	掘さく(土砂をそのまま埋めもどすことが不適当である場合においては、土砂の補充又は入換を行った後埋めもどすこととされている。	a		占用工事に伴う道路の復旧方法について、道路の構造を保全し、交通の危険を防止するなどの観点から掘さく(土砂をそのまま埋めもどすことが不適当であると道路管理者が個別に判断する場合に限って、土砂の補充又は入換を行った後埋めもどす取扱いとすることを今年度中に道路管理者に周知する。		(社)日本経済団体連合会	40	A	歩道や幅員が狭(交通量の少ない道路)における掘さく(土砂)の埋め戻しの承認(新規)	歩道や生活道路(幅員6m程度以下の狭い道路)等の交通荷重による沈下の恐れのない道路においては、掘さく(土砂)の埋め戻しを承認すべきである。		歩道や生活道路(幅員6m程度以下の狭い道路)等においては、掘さく(土砂をそのまま埋め戻し)としても、交通荷重による沈下の恐れがないと見込まれることから、各道路管理者においても承認すべきである。現状では埋めもどしは砂に代えて実施しているため、発生する土砂の処理、土砂処分に必要なダンプ等の車両によるCO2・NOxの発生や交通渋滞そして埋めもどし用砂採取に伴う自然破壊などの諸問題が生じている。しかし、掘さく(土砂を現場内において再利用することにより、環境対策や路上工事縮減の観点から効果が有る。	道路法施行令第17条 関東地方整備局道路占用共通指示書第42条(埋戻しの材料及び方法)		
5054A	5054043			z16026	総務省、国土交通省	消防法第17条第1項 消防法第17条第3項 消防法施行令第29条の4 建築基準法施行令第123条第3項 建築基準法施行令第129条の13の3第3項	平成15年6月に消防法の一部を、平成16年2月に消防法施行令の一部を改正し、消防用設備等に係る技術上の基準に性能規定を導入したところである。 また、建築基準法は、国民の生命、健康、財産を保護するため、安全及び衛生の観点から、建築物の用途、規模等に応じて、建築物の構造及び設備等に関する最低限の基準を定めているものである。 特別避難階段及び非常用エレベーターは火災等の災害時にその機能を発揮するものであることから、特別避難階段付室及び非常用エレベーター乗降ロビーにおいては、バルコニー又は直接外気に向かって開くことができる窓もしくは排煙設備を設けることとしている。	b		消防法における加圧防煙システムに係る客観的検証法については、「防火対象物の総合防火安全評価基準のあり方検討会」の検討結果等を踏まえ、現在「消防活動支援性能のあり方検討会(平成17年度に設置)」において、同システム採用時における特別避難階段付室と非常用エレベーター乗降ロビーの兼用も含めその具体的な技術基準の検討を行っているところである。 また、消防法における加圧防煙システムに係る技術基準の検討を受け、建築基準法においても、特別避難階段付室と非常用エレベーター乗降ロビーが兼用された場合における加圧防煙システムの利用について検討を行っているところである。		(社)日本経済団体連合会	43	A	非常用ELV乗降ロビーの仕様の性能規定化	非常用ELV乗降ロビーの仕様について、性能規定化を迅速に行い、かつ速やかに建築基準法の改正も行い、整合がとれた形で早期性能規定化を行うべきである。		容積の有効利用を考えると、高層建物のほとんどが特別避難階段の付室と非常用ELV乗降ロビーは兼用した兼用付室を採用する。その際、性能設計上乗降ロビーが除外されているため、有効な設計計画ができない状態にある。また排煙に関する基本的なスタンスが異なっている。(建築は入ってきた煙を排出するための排煙、消防は煙を入れないための排煙(加圧))この点も含め、早急に非常用ELV乗降ロビーの仕様の性能規定化(消防法、建築基準法とも)すべきである。	建築基準法施行令第123条第3項 消防法第17条第13の3 消防法施行令第29条の4		
5054A	5054044			z16027	国土交通省	都市再開発法第3条 都市再開発法施行令第1条の3	市街地再開発事業の施行区域要件のうち、区域内の建築物に係るものとしては、区域内の耐火建築物の建築面積の合計が、当該区域内にある全ての建築物の建築面積の合計のおおむね三分の一以下であること又は区域内の耐火建築物の敷地面積の合計が当該区域内の全ての宅地面積の合計のおおむね三分の一以下であることを原則としているところであるが、地階を除く階数が二以下である耐火建築物等については、上記の要件の算定にあたり耐火建築物として扱わないこととされているところである。 なお、本回答における「旧耐震基準」とは、昭和56年(1981年)6月1日以前の基準のことをさす。	c		市街地再開発事業の施行区域要件は、区域全体の土地利用状況からみて市街地再開発事業による面整備の必要性を判断するものである。旧耐震基準建築物の存在により直ちに区域全体の都市機能の低下、土地の低利用が発生しているとは法的に整理できない。		(社)日本経済団体連合会	44	A	市街地再開発事業における旧耐震建築物の取扱いに関する見直し	都市再開発法第3条第2項に定める市街地再開発事業の施行区域要件において、耐火建築物のうち旧耐震建築物(1981年以前の建築物)を耐火建築物と同様に取扱うべきである。		近年、都心部において直下型地震が発生した場合に想定される被害が甚大となること懸念されており、耐震化促進や密集市街地対策を緊急的に求められている。 耐火構造であっても、旧耐震基準の建築物は、大地震により崩壊した場合、避難路を塞いだり、ガス、電気、水道等のインフラが切断されるなど、建物自身の危険性のみならず、周辺の防災機能にも悪影響が出る可能性がある。従って、周辺の環境にも配慮した耐震化促進や密集市街地対策として有効である市街地再開発事業を促進するため、旧耐震建築物は耐火建築物と同様の取扱いをするを法改正すべきである。	都市再開発法第3条 都市再開発法施行令第1条の3	都市再開発法施行令において、建築物の耐用年限が定められており、耐火建築物とみなさないようになるにはその年限の2/3を経過しなければならない。最も耐用年限が長いものは、鉄骨鉄筋コンクリート(SRC)造や鉄筋コンクリート(RC)造の事務所等で50年とされており、2/3を経過するには33年以上の経過を必要とする。	

様式2 全国規制改革及び民間開放要望書

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	グループ化番号	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項種別 (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	その他(特記事項)
5054A	5054045			z16028	国土交通省	建築基準法第44条、道路法第32条、第33条、第47条の3	立体道路制度が適用になるのは、道路の新設、改築の場合に限られており、道路の種類も自動車専用道路等に限定されている。また、占用が認められるのは、道路法第32条に掲げられる物件等に限定されている。	b		「規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)」において規定されているとおり、既存道路における道路空間と建築物の立体的利用については、道路の有する様々な機能を低下させることなく、周辺も含めた一定規模の街区全体の環境改善に資するような開発について、具体的な事例や構想を踏まえつつ、占用制度の運用等について改善すべき点がないかどうか継続的に検討を行うこととしており、そのような具体的な事例や構想があればお示し頂きたい。		(社)日本経済団体連合会	45	A	道路区域の立体的利用の促進	再開発事業などにより、複数街区を一体的に開発する場合には、街区内の既存道路上に人工地盤をつくり建築することを可能とするなど、占有基準の見直しや立体道路制度の拡大などにより街区(賑わい)と交通の連続性を確保すべきである。		現状道路区域を立体的に利用できる制度(占有、立体道路)は、利用する基準が限定的であるため、現実の開発においては廃道などの手法により街区を一体的にする方法などがとられている。この際、両端までではなく、街区の途中までの廃道をする計画もあり、交通網を遮断することもある。 また、シンガポールなどのアジアの国々では、道路上に建築物を渡すといった道路区域の立体的な利用を可能とすることで、魅力ある街づくりを行っており、国際的な都市競争力向上という観点からも規制緩和すべきである。	建築基準法第44条、道路法第32条、第33条、第47条	(都市再生特別地区内でも、細街路の多いエリアでは、一つの街区だけでは十分な街区規模にならず、高度利用や一体的な街並みをつくる開発が困難なため、複数街区の一体的開発が必要だが、現状では廃道や道路の付替え等が必須となり、街並みと交通双方の連続性を確保した開発が困難となっている。
5054A	5054049			z16029	国土交通省	建設業法施行規則第5条、7条、12条	国土交通大臣許可に係る申請書類等の提出部数については、正本一通及び営業所のある都道府県同一部数の写しと規定されている。	c		建設業許可に係る電子申請に関しては、実施のために必要となるシステム整備コスト、さらには当該申請の実施が行政事務の効率化の観点から優位と判断されるか等の観点から、その実施の可否について慎重に検討していく所存。		(社)日本経済団体連合会	49	A	建設業における許可申請の電子化の容認(新規)	建設業における許可申請の電子化を容認すべきである。		電子申請が実現すれば、企業としては、書類の作成工数、関係都道府県への発送作業工数(送料)などの負担が軽減できる。 さらに、情報の電子化により、現在、副本がある都道府県窓口において内容を確認している利用者に、インターネットからデータを確認できる等、利便性向上を図ることができ。 国土交通省重点施策(平成18年8月4日)の中に、企業情報(建設業者を含む)を業種ごとにデータベース化する旨の記述があるが、同様のデータを扱う建設業の許可申請に関しても、併せて申請の電子化を容認すべきである。	建設業法施行規則第5条、7条、12条	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。必要書類(許可(更新)申請、従業員等の変更届、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。
5054A	5054050			z16030	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	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、旅券の提示を求めるとともに、その写しを宿泊者名簿とともに保存することとする。	c		外国人宿泊者に係る旅券の写しの保存の指導については、「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る。 要望内容にある、旅行会社等から入手する国籍及び旅券番号等を記載した団体旅行者名簿による確認による代替については、旅行会社等から入手する名簿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。 なお、前回要望時に回答したとおり、事前に、旅行会社において団体旅行者の旅券の写しを取り、これを旅館・ホテルに交付し、当該旅館・ホテルにおいてこの写しと旅行者が提示する旅券との照合確認を行うこととする。		(社)日本経済団体連合会	50	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	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。		旅館・ホテルが旅行会社等から国籍及び旅券番号等を記載した団体旅行者名簿を予め入手できる外国人団体旅行者に関しては、同名簿と提示を求めた旅券を照合することで宿泊者名簿に記載する氏名および旅券番号等の正確性を確保できる、少なくとも他の方法によって正確性を確保できる場合は、旅館・ホテルの現場における混乱の発生をできる限り回避するよう、旅券写しの取得・保存の省略を認めるべきである。「全国規模の規制改革・民間開放要望」に対する各都道府県からの再回答について(平成18年8月14日)では、「テロに対する国民の安全等を確保するための施策の1つとして、その必要性が高いから、これを廃止することは困難である」とされており、本要望は、当該措置の廃止ではなく、運用の改善を求めているものであり、この点に留意した回答を求めたい。	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	「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)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。
5054A	5054051			z16031	国土交通省	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)	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。	c		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年間としておられるところであり、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。 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中である。		(社)日本経済団体連合会	51	A	建設業許可要件の緩和	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。 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、その際には、同レベルの経験を有しているとは言いがたい。 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、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	建設業法第7条	建設業においては、建設業の経営業務については総合的に管理した経験が有する「経営業務の管理責任者」が許可を受けようとする工事案件ごとに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關しては5年以上、許可を受けようとする業種以外の建設業に關しては7年以上、役員または建設業法施行令第3条に規定する経験を有すること」とあり、7年以上経営業務を補佐
5054A	5054070			z16032	国土交通省	航空法第83条の2、航空法施行規則第191条の1、同第191条の3、同第191条の4、同第191条の5、同第191条の6、同第191条の7、同第191条の8、同第191条の9、同第191条の10、同第191条の11、同第191条の12、同第191条の13、同第191条の14、同第191条の15、同第191条の16、同第191条の17、同第191条の18、同第191条の19、同第191条の20、同第191条の21、同第191条の22、同第191条の23、同第191条の24、同第191条の25、同第191条の26、同第191条の27、同第191条の28、同第191条の29、同第191条の30、同第191条の31、同第191条の32、同第191条の33、同第191条の34、同第191条の35、同第191条の36、同第191条の37、同第191条の38、同第191条の39、同第191条の40、同第191条の41、同第191条の42、同第191条の43、同第191条の44、同第191条の45、同第191条の46、同第191条の47、同第191条の48、同第191条の49、同第191条の50、同第191条の51、同第191条の52、同第191条の53、同第191条の54、同第191条の55、同第191条の56、同第191条の57、同第191条の58、同第191条の59、同第191条の60、同第191条の61、同第191条の62、同第191条の63、同第191条の64、同第191条の65、同第191条の66、同第191条の67、同第191条の68、同第191条の69、同第191条の70、同第191条の71、同第191条の72、同第191条の73、同第191条の74、同第191条の75、同第191条の76、同第191条の77、同第191条の78、同第191条の79、同第191条の80、同第191条の81、同第191条の82、同第191条の83、同第191条の84、同第191条の85、同第191条の86、同第191条の87、同第191条の88、同第191条の89、同第191条の90、同第191条の91、同第191条の92、同第191条の93、同第191条の94、同第191条の95、同第191条の96、同第191条の97、同第191条の98、同第191条の99、同第191条の100	C		カテゴリー 航行は、濃霧などの悪天候により着陸時の飛行場気象状態が悪い場合にあっても、計器着陸装置を利用して進入及び着陸を行う特別な方式による航行であるため、単に信頼性の高い機器を使用することのみで安全が確保されるものではなく、運輸・整備等について各航空会社が適切な手順・体制で実施することが必要となる。 そのため、カテゴリー 航行を行うためには国土交通大臣の許可を受けなければならないこととされており、許可の具体的な基準として、実運航試験により6ヵ月間に100回以上の正常な着陸を実施することを求めている。 注)米国においても我が国と同様6ヵ月に100回以上の実運航試験、欧州においては100回以上の実運		(社)日本経済団体連合会	70	A	カテゴリー 運航承認基準の見直し(新規)	カテゴリー 運航承認後の細則に定める6ヵ月間の実運航試験を行う、を3ヵ月に短縮すべきである。また、実運航試験にて100回以上の正常な着陸済を必要としているが、50回に短縮すべきである。		機器の信頼性を試験することを目的としているが、そもそも耐空性試験に合格している機器であることから、重複試験になる。加えて6ヵ月に100回の自動着陸は、国際線主体で着陸回数少ない会社にとっては実現が困難である。	運輸課長・航空機安全課長通達(国空機第691号)・国空機第998号)「カテゴリー 航行の許可基準及び審査要領」第2章2.2許可b.実運航試験および(1)実運航試験基準		

様式2 全国規制改革及び民間開放要望書

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	グループ化番号	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号/A/民間	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	その他(特記事項)
5054A	5054071			z16033	国土交通省	航空法第77条及び第78条 航空法施行規則第170条の5及び第171条	運輸管理者については、国際民間航空条約附属書第1により、国又は国が委任した免許機関が免許を発行することとされ、当該免許を発行するための要件として、申請者は運輸管理業務を行うために必要な知識及び技能を有していることとされ、我が国においては、法第78条の規定に基づく運輸管理者技能検定を行っており、申請者に対して航空法施行規則第170条に規定する学科試験(知識に関する試験)及び同規則第171条に規定する実地試験(技能に関する試験)を課している。 また、運輸管理者の養成に一定の能力を有する施設を指定運輸管理者養成施設として指定し、当該養成施設の課程を修了したものは、規則第170条の6の規定により、実地試験の一部であって国土交通大臣が認	c	-	運輸管理者については、制度の現状で述べたとおり、国際民間航空条約附属書第1に則って制度設計しているため、任意の航空会社等における社内任用は認められない。 しかしながら、指定運輸管理者養成施設の課程を修了した者について実地試験を全部免除することを内容とする航空法施行規則の改正について検討しており、現在、パブリックコメントを実施しているところである。本改正により、技能については、指定を受けた航空会社等民間の運輸管理者養成施設による確認のみとなることから、運輸管理者養成を促進できるものと考えている。 なお、米国FAAの運輸管理者制度は、知識、技量及び訓練に関する要件のうち、訓練要件についてのみ指定を受けた民間の養成機関による訓練で足りるとするものである。	(社)日本経済団体連合会	71	A	運輸管理者の社内任用制化【新規】	運輸管理者について、航空会社における社内任用制を認めるべきである。国による認定制度を維持する場合は、少なくとも、FAAの運輸管理者認定制度(受験資格を緩和し、民間に養成委託可能)と同程度にすべきである。	現在、香港、EU等の多くの国と地域において、運輸管理者は国の認定を必要とせず、航空会社における社内任用制を認めている。わが国の場合、運輸管理者養成に相当の時間を要しており、事業拡大の障害となっている。	航空法第77条、第78条		
5058A	5058001			z16034	国土交通省	港則法第23条第1項	非危険物積載船の夜間着岸については港則法上特段の規制を設けていない。 危険物積載船の夜間着岸については、夜間という特殊性に鑑み、追加的な安全対策が講じられてなければ、港則法第23条第1項に基づく許可を原則しないこととしている。 夜間に開始する引火性危険物の荷役については、夜間という特殊性に鑑み、追加的な安全対策が講じられてなければ、港則法第23条第1項に基づく許可を原則しないこととしている。	d	-	京葉臨海コンビナート8社においては、自主基準に基づいて非危険物積載船の夜間着岸を午後8時までとしているものであり、港則上特段の規制を設けていない。 危険物積載船、ガス船の夜間着岸については、個々の港、事業毎に地域特性等を加味した安全対策を事業者等において策定し、安全上支障がない場合には、現行制度においても夜間着岸は可能としているところである。 夜間に開始する引火性危険物の荷役については、岸壁の環境、危険物の種類及び荷役時間等に応じた追加的な安全対策(適切なパース照明設備、安全設備、荷役安全管理体制及び防災体制等)が講じられていると認められれば従来から許可をしているところである。 具体的要望がある場合には港長に相談していただきたい。	石油化学工業協会	1	A	危険物船舶(ガス船)の夜間着岸・荷役開始の緩和	危険物の積載予定内航船(バージ空船・非危険物積載船)は千葉港、鹿島港他においては、各企業の自主基準の遵守をベースに、夜間2時迄の着岸・荷役開始が許可されている(全国地域では認められていない)。非危険物船舶(危険物積載予定の空船)の全国地域での夜間着岸・荷役開始の許可と、更に、一定の安全対策強化・自主基準の遵守を条件に内航船の危険物積載船、ガス船においても、夜間2時迄の着岸・荷役開始を認めて頂きたい。	国内の内航船(特にケミカル船)は2007年マール付属書とIBCコード改正に伴うダブルハル化対応での船舶不足、及び慣性的船員不足で、必要輸送船の安定確保が困難な状況となっており、船輸送の効率化は必要不可欠のテーマとなっています。こうした環境下、燃料油の黒船(重油船)港則法上は非危険物扱、消防法上は危険物扱いの夜間着岸・荷役開始は長年に亘って安全に行われており、安全上の問題は無い状況であり、一定の安全対策強化・自主基準の遵守で、安全な夜間荷役着岸・荷役開始が可能です。	港則法第23条(危険物)、海上保安庁通達		
5058A	5058002			z16035	国土交通省	港則法第23条第1項	非危険物積載船の夜間着岸については港則法上特段の規制を設けていない。 危険物積載船の夜間着岸については、夜間という特殊性に鑑み、追加的な安全対策が講じられてなければ、港則法第23条第1項に基づく許可を原則しないこととしている。 夜間に開始する引火性危険物の荷役については、夜間という特殊性に鑑み、追加的な安全対策が講じられてなければ、港則法第23条第1項に基づく許可を原則しないこととしている。	d	-	京葉臨海コンビナート8社においては、自主基準に基づいて非危険物積載船の夜間着岸を午後8時までとしているものであり、港則上特段の規制を設けていない。 危険物積載船、ガス船の夜間着岸については、個々の港、事業毎に地域特性等を加味した安全対策を事業者等において策定し、安全上支障がない場合には、現行制度においても夜間着岸は可能としているところである。 夜間に開始する引火性危険物の荷役については、岸壁の環境、危険物の種類及び荷役時間等に応じた追加的な安全対策(適切なパース照明設備、安全設備、荷役安全管理体制及び防災体制等)が講じられていると認められれば従来から許可をしているところである。 具体的要望がある場合には港長に相談していただきたい。	石油化学工業協会	2	A	危険物積載船の夜間着岸等の規制緩和	平成16年1月に京葉臨海コンビナート8社の自主基準の作成・千葉海上保安部の承認により、午後8時迄荷役可能となったが、更に24時間の着岸・荷役が可能とする全面的な規制緩和を求める。	一定の安全要件を確保した上で、危険物積載船・ガス船の離着岸及び荷役の24時間化をすることで物流国際競争力の強化を図る	パースの効率的な運用が阻害される他、滞船料の発生でコスト増加の要因となる。物流コストの低減や24時間化による国際港湾としてのポテンシャル向上を阻害している。	港則法第23条(危険物)、海上保安庁通達	
5058A	5058003			z16036	国土交通省	港則法第5条第6項	港内における船舶交通の安全を確保するため、岸壁能力等を上回る船舶の入港及び着岸は原則的に認めないこととしている。	d	-	容積図(載貨重量トン数表)等噴水から載貨重量が把握できる書類の提出があれば、それをもって載貨重量を確認することとしており、外航船と内航船の区別はしていない。 また、日本籍船舶については、任意乾舷における載貨重量を「載貨重量トン数証書」の裏面に記載する制度も利用可能である。 なお、船舶が岸壁に着岸する際には、トン数だけではなく、船舶の全長、全幅等が岸壁能力等の観点から支障がないことが必要である。	石油化学工業協会	3	A	船舶の係留施設への係留条件緩和	ケミカルタンカー(危険物)の係留施設への係留条件(水深・パース稼働能力)の緩和	港則法、同施行規則、港湾の施設の技術上の基準を定める省令により船舶の係留条件は、船舶の満船喫水およびパース条件、保安距離によりLOA・D/W・水深が決定され、それ以上の船舶の入港は規制されている。 外航船は、減トン喫水が認められているが内航では不可となっている。	ケミカル船のIBCコード変更による格上げ、減船、造船コスト上昇を受けて、ケミカル船は減少方向が加速されると思われる。特に小豆船(190・299GT)は、採算性からリプレースが進まないと予想される。従って、499GTでの効率配船を推進する事となるが陸上設備の整備と港湾整備に時間とコストが必要であり、代替えとして減トン輸送によるアイデアがあるが、現有する係留施設・条件では満足出来ない。従って減トンによる施設・条件の緩和を要望する。	港則法、同施行規則、港湾の施設の技術上の基準を定める省令	
5058A	5058005			z16037	国土交通省	港則法第5条第5項 港則法施行規則第4条第4項	特定港のけい留施設の管理者は、総トン数500トン(関門港若松区は総トン数300トン)以上の船舶をけい留の用に供するときは、その旨をあらかじめ港長に届けなければならない	d	-	当初の係留施設使用届にある係留期間内での変更であれば、電話連絡等による対応も可能としている。 荒天等により荷役途中に一時離れし再度着岸する場合には、通常かたりの時間が経過すると思われるので、期間が異なるようであれば新たな届出が必要であるものの、届出であるので審査は無いところ、本届出によるリードタイムロスは無いと考える。 なお、港長においては可能な限り平日に届出をするようお願いをしているところであるが、急を要する案件については、土日・祝祭日においても当直等の担当職員により受け付けをしている旨を従来から関係先に周知している。	石油化学工業協会	5	A	危険物船舶係留施設使用届の簡素化	危険物船舶係留施設使用届けを保安部側に提出し、着岸荷役許可を受け、着岸荷役開始後に気象状況急変等での安全対策として、一旦離れし再度、着岸・荷役開始を行うケースでは、新たに係留施設使用届けを提出し再度の着岸許可で、着岸・荷役開始を行っている。	再度の係留施設使用届けの提出と許可と、これに係るリードタイムロスによる業務の非効率化となっている。又、休日等で係留施設使用届けが当日に出来ないケースでは、翌日の届出により着岸荷役の実施となっている。 保安部側の必要とされるデータ(船舶の動向や届出状況他)は、最初の係留施設使用届けでデータ提示されており、再度の係留施設使用届けは不要としたい。(実効面では電話連絡で着岸・離れの報告を保安部側に行う)	港則法		

様式2 全国規制改革及び民間開放要望書

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	グループ化番号	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/A/民間)	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	その他(特記事項)
5058A	5058008			z16038	国土交通省	港則法第23条第1項	危険物船舶の停泊場所指定及び危険物荷役許可の基準について(通知) 特定港において、タンカーによる引火性危険物の荷役を行う岸壁については、荷役船舶から他の停泊船舶までの距離が原則30メートル以上を確保することを許可の要件としている。	d	-	船間保安距離の短縮については、平成13年3月30日に閣議決定された「規制改革推進3ヶ年計画」の中に同様の要望内容が盛り込まれたところ、石油化学工業協会を含む学識経験者等による委員会で検討を行い、船間保安距離を30m未満に短縮する際の安全対策等の基準を定め、関係団体に周知しているところである。 本安全対策等の基準を履行することにより、既に水島等の港においては船間保安距離の短縮を実施しているため、具体的な要望がある場合には港長に相談していただきたい。		石油化学工業協会	8	A	船間距離の緩和	船舶の大型化に伴う、運用面での船間距離の規制緩和。 船間距離30mを20mに変更。	船間保安距離については、IMO改正への対応により船の全長が長くなった船舶の操船技術も確立し常態化した状況も勘案して、また、荷主、顧客、船社の現場部門より安全確保が確実にできるとの確認を得た。20m(現行30m)へ緩和してほしい。	1.着積隻数が制限される。 2.設備改造費の増加	港則法	
5058A	5058009			z16039	警察庁、国土交通省	道路法第47条第2項	車両の寸法・重量等最高限度を超えるものは道路を通行させてはならない。	d	-	道路は一定の諸元の車両の通行を想定し、この車両が安全かつ円滑に通行できるよう設計されており、車両制限令によって道路を通行する車両の寸法、重量等の最高限度(一般的制限値)を定めている。 一般的制限値を超える車両の通行は交通の安全や道路構造に影響を与えるため、車両の構造又は積載する貨物が特殊であるためやむを得ない場合に通行の可否を検討し、可能な場合には必要な条件を附して通行を許可しており、現行制度で可能である。		石油化学工業協会	9	A	20ftコンテナの1トラクターの多重連結輸送	現在は、1トラクターに1コンテナ輸送は許可されているが、2つ以上のコンテナ連結については規定がない。CO2削減及び物流効率化のため、コンテナの多重連結を認めていただきたい	20ftコンテナを1トラクターに2連結で輸送を行うことにより、CO2削減及び物流効率化を図る。	物流面での国際競争力の向上及び道路混雑緩和及びCO2削減のために効率化を図りたい。	道交法	
5058A	5058010			z16040	警察庁、国土交通省	道路法47条第1項	道路管理者が道路の構造の保全及び交通の危険の防止上支障がないと認め指定した道路を通行する車両にあっては4.1m以下、その他の道路にあっては、3.8m以下	d	-	高さ指定道路は、車高4.1m以下の車両の通行に際して道路の構造の保全及び交通の危険防止上支障がないと認める道路について、各道路管理者及び都道府県公安委員会が指定するものである。平成18年4月1日現在、約3万6千1mが指定延長であり、今後も適切に各道路管理者及び都道府県公安委員会が指定を行う見込み。なお、平成18年度も追加指定に向けて作業中である。		石油化学工業協会	10	A	車高規制の緩和	車高4.1mの車両通行が許可されている指定道路の範囲が限定されているため、4.1m車高車両の移動が限定的となっている。指定道路の範囲を拡大することを希望したい。	道交法では指定道路を除く(道路は車高3.8mが規定されている指定道路(国道等))は4.1mに緩和されている。	指定道路の範囲を拡大することにより、物流効率化についてはCO2削減が達成できる。	道交法	
5058A	5058011			z16041	国土交通省	道路法第47条の2第1項 道路運送車両法第40条(道路運送車両の保安基準第4条の2)	軸重の一般的制限値は10トン以下、フル積載海上コンテナを積載したトレーラをけん引するトラクタのうち、エアサスペンションを装着するもの駆動軸重は、11.5トンで特殊車両通行許可及び基準緩和の対象。	b	-	海上コンテナけん引用トラクタ以外のエアサスペンションを装着した場合の駆動軸重の規制緩和については、橋梁等の疲労への影響があるため、海上コンテナの場合と同様、構造物への影響を検証する必要がある。 このため、車両をパターン分けするために車両の剛性や軸距などからシミュレーションを行い、実車による実験を実施したが、その結果、トレーラの振動モードの影響など更なる技術的検討課題が明らかになった。これらを踏まえ、具体的な分析・解析方法等について、(社)日本自動車工業会と共に検討しているところである。		石油化学工業協会	11	A	ISO規格コンテナフル積載時の内外格差の整合(是正)	30.48トン積載時、外貨はトラクター2軸(駆動軸11.5トン)、内貨は同(駆動軸10.0トン)である。内貨についても、EU諸国並みの、駆動軸11.5トンに、内外格差を是正願いたい。	30.48トン積載時、外貨と同様に内貨のトラクター2軸も駆動軸11.5トンまで可能とすることにより物流効率化を図る。 規制を撤廃・改善した場合の予想経済効果：エネルギー消費削減、排気ガス排出削減	過去の要望に対して、平成17年度までに可否の検討を行うとの回答を得ているが、平成18年3月末時点では、検討継続となっており、省エネ法のエネルギー消費削減の観点からも、道路運送車両法上の適合車は道路法上の緩和・フリーでの通行許可を要望する。	道交法	
5058A	5058013			z16042	国土交通省	貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)第9条第3項	貨物自動車運送事業者間でトレーラ(被けん引車)の相互使用を行う場合には、事業計画の変更届出(事業用自動車の車両数の変更)を行わなければならない。	c	-	事業用自動車の車両数の変更届出については、当該自動車の運行等に係る責任関係を明確にする上で必要である。 単に届出制を廃止することは、借受人側が管理しなくてはならない車両が不明確となり、適切な使用等に支障を来すおそれがあるため、慎重な検討が必要であり、直ちに措置することは困難である。なお、車検証への記載をもってトレーラの相互使用を確認することはできない。 また、車庫については、「一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の処理について」の細部取扱について、(平成15年国自貨第80号)において、当該自動車の使用の本拠において車庫が確保されていなければならないこととしており、事業計画の変更までは必要としない。		石油化学工業協会	13	A	トレーラ相互使用時の規制緩和について	トレーラ(被牽引車)を貸借して、コンテナヤードを起終点として行う一連の運行(コンテナの集配)の場合(コンテナヤードにてトレーラを受渡する場合は、連結検討の確認(車検証への記載)及び相互使用協定書のみとし、借受人側の事業計画変更(増車申請及び車庫の確保)については不要としてほしい。 予想経済効果：鉄道及び内航コンテナ輸送(コンテナ規格の理由により、現状ではトレーラ集配が主流となっている)の集配効率化 地球環境保護に対応した「モーダルシフト」の一層の推進	現状では、連結検討の確認(車検証への記載)及び相互使用協定書の締結、並びに借受人側における事業計画変更届(増車及び車庫に確保)が必要である。 予想経済効果：鉄道及び内航コンテナ輸送(コンテナ規格の理由により、現状ではトレーラ集配が主流となっている)の集配効率化 地球環境保護に対応した「モーダルシフト」の一層の推進	コンテナヤードを起終点とした、一連の運行(コンテナの集配)業務は車庫に戻らない運行形態の場合が多い(コンテナヤード内又は貸渡人の車庫にてトレーラを受渡する)ので、借受人における車庫の確保は不要であるにも拘わらず、届出上車庫用地の確保が必要な実態となっている。 事業計画変更届をもって管理が必要なのであれば、上記運行形態の場合に限り、運行条件の限定及び違反時の厳罰化を行う等により車庫の確保は不要とすべき。	-	

様式2 全国規制改革及び民間開放要望書

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	グループ化番号	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望事項(事項名)	具体的要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	その他(特記事項)
5069A	5069005			z16043	国土交通省	航空業務に関する日本国とオーストラリア連邦との間の協定第10条	運賃の具体的な決定の方法として、まず、第1段階として国際航空運送協会の運賃決定機関を含む関係航空企業間で合意され、第2段階としてその合意された運賃について両締約国の航空当局の認可を受けることが必要とされている。	C	-	日豪間の航空運賃については、日豪間の交渉の結果締結された二国間の航空協定において、二国間の承認を必要とすると定められており、これまでも必要に応じて当局間の航空交渉によって取り扱われてきていることから、議論の重複を避けるためにも、引き続き航空交渉の場において調整していくこととしている。	-	オーストラリア政府	5	A	航空運賃	“二重承認”や“同意”要件は競争相手間の価格に依る合意を求めるものであり、オーストラリアの貿易慣行法1974に抵触することから、日本はこれらの要件を取り除くべきである。 航空運賃の設定に関する二カ国協定の5条(Articles)では、IATAの承認を通じて運賃設定がなされるか、または航空会社の合意により運賃設定がなされることを規定している。これは、全ての運賃が双方の航空当局の承認、いわゆる“二重承認”体制と呼ばれる承認が求められることを意味する。 この条項は、オーストラリアが調印している幾つかの二カ国航空協定に残っているが、日本は、運賃を届け出す前に、航空当局が海外航空会社に国内航空会社から“同意”を要求している数少ない国の一つである。 公示運賃を変更する際、日本の航空会社の同意を求める慣習は、我々の競争相手である日本の航空会社が事前に運賃変更の情報に通じることになり、カンタス航空が不利な立場に立たされることになる。			
5071A	5071007	1		z16044	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16条、第19条、第20条、第21条、第22条、第23条、第24条、第25条、第26条、第27条、第28条、第29条、第30条、第31条、第32条、第33条、第34条、第35条、第36条、第37条、第38条、第39条、第40条、第41条、第42条、第43条、第44条、第45条、第46条、第47条、第48条、第49条、第50条、第51条、第52条、第53条、第54条、第55条、第56条、第57条、第58条、第59条、第60条、第61条、第62条、第63条、第64条、第65条、第66条、第67条、第68条、第69条、第70条、第71条、第72条、第73条、第74条、第75条、第76条、第77条、第78条、第79条、第80条、第81条、第82条、第83条、第84条、第85条、第86条、第87条、第88条、第89条、第90条、第91条、第92条、第93条、第94条、第95条、第96条、第97条、第98条、第99条、第100条	a,d	-	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、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、平成17年12月よ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。現在、東京、神奈川、埼玉、静岡、愛知、大阪の6都府県を対象とし、来年1月29日より岩手、群馬、茨城、兵庫の4県でサービス地域を拡大する予定である。 当該システムは、大量に自動車を保有する方にも配慮したシステムとするため、入力項目を集約した申請画面や税・手数料のまとめ払いの機能、代行申請の機能を持たせており、今後は、申請自体もまとめて行うための機能についても検討を行うこととしている。	-	社団法人リース事業協会	7	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(検査・登録・国、車庫証明・納税・地方、自賠責保険確認・国)等の電子化は、新車の新規登録については平成17年12月から稼働とされ、その他の手続は平成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。また、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、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		
5071A	5071007	2		z16045	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1年6月以内としている。	a	-	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1年6月以内としている。	-	社団法人リース事業協会	7	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(検査・登録・国、車庫証明・納税・地方、自賠責保険確認・国)等の電子化は、新車の新規登録については平成17年12月から稼働とされ、その他の手続は平成20年を目途に段階的に進めるとされているが、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、	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。	大量に自動車を所有する者が自動車関係諸手続を行う場合、現状では膨大な手間がかかるが、電子化により、一括して行うことができれば、大きなメリットがある。特に、リース会社の税の申告・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。また、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、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	
5076A	5076001			z16046	国土交通省	船舶による危険物の運送基準等を定める告示第15条の2第三号	危険物の海上輸送に係る安全規制は条約による国際基準を採り入れ実施されているところである。	c	-	我が国における危険物の海上輸送は国際条約に基づき安全規制が実施されているところである。引火点が摂氏23度以下の危険物及び引火性高圧ガスをコンテナに収納する場合には、国際条約により、当該危険物の収納容器が安全基準に適合し、かつ可燃性蒸気等が容器から漏洩した場合であっても、安全が担保できるよう、収納されるコンテナに対して、防備要件をみとす必要がある。従って、国際条約の誠実な履行の観点から、要望内容を実施することは極めて困難である。	-	ソニー株式会社	1	A	船舶による危険物の運送基準の緩和要望(防備型冷蔵コンテナ使用要件に関する規制緩和)	防備型冷蔵電気機具コンテナの使用規制を廃止して頂きたい。	製品容器はUN基準(国際船舶運送容器基準)に則っており、十分に安全性が確保されているものと考えている。尚、諸外国においては、当該危険物の輸出に際して、防備型冷蔵電気機具コンテナの使用の義務付けはなされていない模様である。 防備仕様の冷蔵コンテナ数が絶対的に不足しており、新規冷蔵貨物を輸出する際、コンテナの確保が非常に困難な状況にある(各コンテナ製造メーカーには既にノウハウがなく、製造会社より新規防備設備を購入する事は事実上、不可能である)。そのため、冷蔵防備コンテナの確保が不可能な場合について、現在はそれだけを理由に、AIRにて輸出をしており、ノーマルコンテナを使用して船舶で輸出する場合に比べ、多大なコストの増加が強いられている。	船舶による危険物の運送基準を定める告示第15条の2第1項第3号	
5083A	5083002			z16047	国土交通省	軌道建設規程(大正12年内務省令・鉄道省令)	軌道建設規程(大正12年内務省令・鉄道省令)第8条において、道路交通上の安全性、排水上の優位性等の理由から併用軌道は道路の中央に敷設することが原則とされているが、同9条において、道路の種別及び幅員によっては道路の片側に備して敷設することができることとしている。さらに、特別の事由がある場合は同第34条において国土交通大臣の許可を受けた場合には、この規定に依らざることを認めている。	d	-	軌道建設規程(大正12年内務省令・鉄道省令)第8条において、道路交通上の安全性、排水上の優位性等の理由から併用軌道は道路の中央に敷設することが原則とされているが、同9条において、道路の種別及び幅員によっては道路の片側に備して敷設することができることとしている。さらに、特別の事由がある場合は同第34条において国土交通大臣の許可を受けた場合には、この規定に依らざることを認めている。したがって、要望事項は現行制度下で対応可能である。	-	沼本久	2	A	路面電車を、道路のはしを走れるようにしてほしい。	現在は、路面電車は、道路の中央しか走れない。これは、砕石の軌道だったころのなごりで、今は、アスファルトが敷石の軌道を走っているの、道のはしを走っても、砕石でトラブルをおこすことはない。	道路の中央を走っているが、乗客も道路の中央にいかなくてはならず、あぶない。バスのように、道路のはしを走行すれば、安全にのりおける。	道路交通法第3章	

様式2 全国規制改革及び民間開放要望書

要望管理番号	要望事項管理番号	分割補助番号	グループ化番号	管理コード	所管省庁等	該当法令	制度の現状	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	その他	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制改革/A/民間)	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	その他(特記事項)
5087A	50870001			z16048	国土交通省、	建設業法施行令第27条の5	<p>技術検定は、建設業法に基づき、施工技術の向上を図るため、建設業者の施工する建設工事に従事し又はしようとする者について行われるもので、6種目について、それぞれ1級・2級の別に試験により行われています。</p> <p>技術検定合格者は、「2級造園施工管理技士」のように、級及び種目の名称を冠する技士の名称を称することができ、種目、級ごとに建設業の許可基準の一つである営業所専任技術者や、工事現場に設置する主任技術者又は監理技術者となる事が出来ます。</p>	c	<p>2級施工管理技士は、その種目に該当する建設工事に主任技術者として、建設工事の適正な施工を確保する観点から、工事の施工計画の作成、工程管理、品質管理その他の技術上の管理及び当該建設工事の施工に従事する者の技術上の指導監督の職務を行うこととなります。</p> <p>このため、技術検定は、各業種の技術者として必要な資質(知識、技術及び技能)がはかれる内容でなければならず、建設工事の適正な施工を図るためには、その資質には建設工事の施工に関する実務経験を伴う必要がある。</p>		個人	1	A	造園施工管理技師の受験資格の緩和	<p>造園施工管理技師の受験資格については、一定期間の実務経験が必要となっているが、2級管理技師試験については実務経験が無くても受験できるようにして欲しい。</p>	<p>造園施工管理技師の試験は技術試験があるため、実際の技術力は試験の場で評価が可能。よって、十分な技術力があれば、実務経験がなくても合格できるような制度にして欲しい。</p>	<p>定年退職者や高齢者(以下「退職者等」)の力を活かした事業としては、シルバー人材センターによる造園工事や緑地・公園の管理を含めた工事等が多いが、センターに属してない人も多く、その人達を上手く活用できれば地域住民・退職者等の双方にとってメリットは大きい。よって、多くの退職者等が技術を身につけニーズの高い上記造園工事等ができる状態が望ましいが、退職者等が一定期間の実務経験を積むことは困難であるため、受験資格の緩和をもとめるものである。</p>	建設業法施行令第27条の5		