

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	再検討要請	要望主体	要望事項番号	要望種別(規	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。		要望者からの要望内容を実現するためには、手続法としての不動産登記法ではなく、実体法上の根拠規定の有無が問題になるものと考える。現行の土地区画整理事業の対象とならない、不正形な土地や道路付きの悪い土地を整状化するため複数の土地を交換分合する事業を、土地区画整理法の拡充等を通じて実体法中に位置づけることが可能かどうかについて、御検討いただきたい。	個人	1	A	土地の敷地整序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序するため、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序する仕組みは、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」という。)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百二十一号)	土地の敷地整序と電子境界確定事業の促進策について(提案)
5022A	5022001			z16002	内閣官房、人事院、内閣府、公正取引委員会、警察庁、防衛省、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、環境省		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対応)については、本件を主管している省庁の検討にあわせて対応していくこととしたい。		-	社団法人、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にて行い、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。		要望者より別紙のとおり再意見が来っており、再度、貴省からの回答を頂きたい。	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、金融機関押印欄等)が入った、もの)が出力できるようにして頂きたい。 財務省歳入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キング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歳入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歳入金電子納付の機能が存在するが、インターネットバンキングとATMからの振込みが主流となっており、企業が利用し難い状況にある。 [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キングや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歳入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、		【道路関係】 高速道路料金の車種区分は、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。	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(1.7L2.5L3.5L7.8L等)で設けている。このうち車両総重量を車両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と考えられることから、免許制度改正後のこれからの実態を注視し、必要に応じて見直しを行う。			(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5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・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)	

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	再検討要請	要望主体	要望事項番号	要望種別(規)	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)
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項、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93条 (2)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項、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93条	(1)土砂等を運搬する大型自動車の使用の者は、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。)を当該土砂等運搬用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占めやすく、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。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及び自重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規定する必要がある。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、自重計より遙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け義務規定を廃止することは困難である。		交通事故の防止等の観点から表示番号制度を設けているとのことであるが、表示番号制度により担保される交通事故の防止効果について具体的に御説明いただきたい。	(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	「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」義務について廃止されたい。仮に廃止が不可能であるならば、明確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も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	
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	道路運送車両法に基づく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ないことを規定している。また、自動車の前面には、原則として、灯光の色が赤色の灯光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重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と直進車のドライバーは待ちきれずに曲がるなよ...と祈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く車両が停まってくれるか恐る横断歩道を渡る。 交通事故による死亡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、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、運転者の停まる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まる意思が判れば前述のケースでは待ち切れない右折車が僅かな間隙を縫って曲がるうとすれば前部の停止灯が消えコマ何秒か手前で直進車が何らかの回避行動がとれるし、歩行者も安心して歩き出せる。 そればかりか... 昨今、飲酒運転や横き逃げ事故に注目が集まっているが、原点に立ち返ったところにも事故を防ぐ手だてがある。是非、全国で試行して自動車王国の欧米に先駆けて狭い日本から新安全対策を講じて欲しい。	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。また、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契約となることから、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。		要望者から提出のあった以下の再意見に対し、再度、貴省から回答いただきたい。『法の趣旨を満たした上で、本要望対応の規制緩和を行なうとした場合、現法規定のうち決して少ない部分について改訂が必要となる事は承認しているつもりです。現に、貴省の回答の中でも指摘頂いたように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、特定建設業の営業が可能となるなどもその一例と理解しています。この件に関しては、一般建設業の技術資格しか有しない営業所専任技術者が特定建設業しか請け負うことができないとされている建設工事の履行を確保するという不合理な役割を負うという事となるので、特定建設業の許可を受けた者であって、特定建設業の技術者基準の適用を選択した営業所であれば特定建設業しか請負う事が出来ない」とされている建設工事の請負契約を締結してはならないと改訂すればよいと考える。 特定建設業者であれば特定建設業者のみにしか許されない営業が許可されるほか、一般建設業者としての営業が許可されていると考えるのは社会通念上の認識であり、特定建設業者或いは一般建設業者が請負契約を締結する事ができるとされる建設工事をそれぞれ比較してみた場合それは合理的な見方と考えます。従って、特定建設業者であっても、一般建設業の技術者基準を選択した営業所については一般建設業に許される営業を許可すべきと考えます。また、現法規定のもとにおいて一般建設業者として許可を取得した者であっても全国数十ヶ所に営業所を設けて建設業を営業している者が、特定建設業者にステップアップしようとした場合、全国全ての営業所専任技術者について特定建設業としての資格要件を取得させる事が必要不可欠な要件であり現実的でない。この事は、この法律の目的の一つ	情報通信ネットワーク産業協会	1	A	営業所ごとの特定ノ一般建設業の選択制化	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。		本件、06/6月要望では建設業の適用上の混乱を招くこと、及び発注事務に混乱が生じることとなるので、妥当でないという貴省の見解を承りました。確かに、下請負人の保護の徹底のため特定建設業者に請負契約の締結、現場の施工監理等の場面で特に重い義務を課している点については、一定規模以上の下請契約の注文者の義務として、現法規定は一定の合理性が認められる。一方、発注事務に混乱が生じるといふ点については、一の建設業について特定建設業の許可を有している者で、一方の営業所では許可を有していない事を許容している制度であって、発注事務に選択肢が一つ増えるのみで混乱するという表現は適切でない。むしろ現制度では、一部の営業所が大規模な営業を行なう事があるという事をもって特定建設業の許可を得た業者は、小規模な工事のみを扱うその他の多くの営業所にも特定建設業の営業所専任技術者の専任義務が生じる訳であって、業者の本来自由な営業活動を法制度の枠組みのために過度に制限しているとなればこれを是正し、必要最小限度の規制に改める事が第一である。	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」	
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。また、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契約となることから、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。		確かに、下請負人の保護の徹底のため特定建設業者に請負契約の締結、現場の施工監理等の場面で特に重い義務を課している点については、一定規模以上の下請契約の注文者の義務として、現法規定は一定の合理性が認められる。一方、発注事務に混乱が生じるといふ点については、一の建設業について特定建設業の許可を有している者で、一方の営業所では許可を有していない事を許容している制度であって、発注事務に選択肢が一つ増えるのみで混乱するという表現は適切でない。むしろ現制度では、一部の営業所が大規模な営業を行なう事があるという事をもって特定建設業の許可を得た業者は、小規模な工事のみを扱うその他の多くの営業所にも特定建設業の営業所専任技術者の専任義務が生じる訳であって、業者の本来自由な営業活動を法制度の枠組みのために過度に制限しているとなればこれを是正し、必要最小限度の規制に改めるべきである。	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」	「全国規模の規制改革・民間開放要望」に対する各府庁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。」とされている。

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	再検討要請	要望主体	要望事項番号	要望種別(規	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	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)」	企業集団に属する建設業者の間に(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く(建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことが条件となっている。)	c		本制度は、建設業界の統合・再編を進めるにあたり、監理技術者及び主任技術者の直接雇用の原則が支障とならないよう特例として認めたものであり、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。		要望者から提出のあった以下の再意見に対し、再度、貴省から回答いただきたい。『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。』との回答をいただいたが、技術者の流動化も含めた全面的なグループ経営の導入の検討がなされているかどうかを含め検討されている内容の提示や実施時期について、具体的に明確化して欲しい。』	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)		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。しかし、その一方で産業界では、分社化やグループ経営の強化などの観点での再編を進め、経営の効率化、競争力の強化、人材の育成と有効活用に取り組みつつある。しるかに、連結親子会社間の出向社員についてはきわめて限定的な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でいる。 これまでの要望に対して「制度の趣旨に逆行する、ため認められない」と説明されているが、業界の再編統合を進めるのはそれ自体が目的ではなく、再編統合を通じて工事の質を高めることに等にある。分社化やグループ経営の強化も、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の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。既に提案しているように、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、国交省が意図する業界の再編統合と要望している規制緩和は十分両立し、工事品質の向上等に寄与するものと考ええる。 また、「制度の悪用、懸念も理由にあげられているが、我々の要望がそのようなことを目的としたものでないことはご理解いただいていると思う。6月要望に於いて日本経団連が提案しているような「同一グループからの入札は1社に限定する」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ものと考え	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、)	
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)」	企業集団に属する建設業者の間に(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く(建設工事の下請負人に当該企業集団を構成する親会社若しくはその連結子会社又は当該親会社の非連結子会社が含まれていないことが条件となっている。)	c		本制度は、建設業界の統合・再編を進めるにあたり、監理技術者及び主任技術者の直接雇用の原則が支障とならないよう特例として認めたものであり、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	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子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な場合である)		「『全国規模の規制改革・民間開放要望』に対する各省庁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るのであり、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、「制度の悪用、懸念も理由にあげられているが、同一グループからの入札は1社に限定する」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、)	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の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。しるかに、連結親子会社間の出向社員についてはきわめて限定的な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でいる。
5038A	5038003			z16009	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) 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)	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關し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 国土交通大臣が「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	e		「経営業務の管理責任者に準ずる地位」にある認定基準については「建設業法第七条第一号イに掲げる者と同等以上の能力を有することを定める件(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。 今回の要望は、この認定基準に基づき許可行政庁によって「同一期間内においては1名しか認められない」「同一期間内において複数認めるといった許可基準が不統一な実態があることである。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る実態から乖離した扱いとなる場合も少なくない。実態にそくした一律的な取扱いが行われるよう、具体的な選任基準を明確化して欲しい。』	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。 実態にそくした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	z16010	国土交通省、	建設業法第7条、第15条、第26条、第27条 建設業法施行令第27条の3 建設業法第15条第2号イの国土交通大臣が定める試験及び免許を定める件(昭和63年建設省告示1317号)	電気通信工事における監理技術者資格は、技術士試験のうち技術部門を電気電子部門又は総合技術監理部門(選択科目を電気電子部門に係るものとするものに限る。)とするものに合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導監督の実務経験を有する場合となっている。	c		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ないが、「電気通信主任技術者」資格については、現状のままでは、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、(財)日本データ通信協会	1	A	電気通信工事監理技術者要件に国家資格「電気通信主任技術者」を追加	電気通信工事における建設業法による監理技術者資格要件として、国家資格「電気通信主任技術者」の取得者を認めること。	e-Japan戦略、IT新改革戦略の推進等によって、日本のIT化は大きく進展しつつあり、IT技術者の必要性が高まりつつある。しかし、電気通信分野の技術者が監理技術者となるためには、技術士(電気電子)資格を取得するか、実務経験によるかの道筋しかなく電気工事など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。本件について2006年6月要望では「……………」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の資格要件として検討することは否かではない。との回答をいただいたが、電気通信主任技術者資格の内容が監理技術者の資格要件として不十分な部分について具体的にお示しいたきたい。	建設業法第15条の二 建設業法第26条第21項 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		

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	再検討要請	要望主体	要望事項番号	要望種別(規)	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	5054042		G44	z16010	国土交通省、	建設業法第7条、第15条、第26条、第27条、建設業法施行令第27条の3、建設業法第15条第2号イの国土交通大臣が定める試験及び免許を定める件(昭和63年建設省告示1317号)	電気通信工事における監理技術者資格は、技術士試験のうち技術部門を電気電子部門又は総合技術監理部門(選択科目を電気電子部門に係るものとするものに限る。)とするものに合格した場合、又は学歴に応じた実務経験及び指導監督の実務経験を有する場合となっている。	c		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ず、「電気通信主任技術者」資格については、現状のままでは、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ない。		-	(社)日本経済団体連合会	42	A	電気通信工事監理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、一定の要件の下で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。「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理技術者の資格要件として不十分な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条の一、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	e-Japan戦略、IT新IT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、これに携わる適切な人材を必要とする。
5041A	5041023			z16011	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」と規定されている。	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ワウン、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变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物は細部にわたり規制の対象となっております。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)、タクシー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今だ受けておりません。トラックを利用した広告は全面禁止です。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ス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			z16012	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、軌道法第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」が求められることに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「道路交通法」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・勘違い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、「道路交通法」の大型自動車第二種免許と同程度のものを新設する。併せて、路面電車運転士の外部委託または派遣社員の受け入れを認める。	付属資料1にある通り、平成15年時点でも全国に70のLRT(次世代型路面電車)構想があるが、現行補助制度のみでは採算性を確保できず、平成18年4月に開業して成功している富山ライトレールのように、さらなる公的補助なしには実現できないと言われている。それに対し本要望の実現により、安全性を損なうことなく(路面電車の運行経費の大半を占める運転士人件費を大幅に低減でき、相当の路線において採算性を確保できるようになる。さらに、同一区間を運行しているバス会社等へ運転業務を委託する等により良好な提携関係を結べ、並行バス路線の整理が進み、LRTの実現可能性が高められる。詳細は、付属資料2の4.(2)に整理している。	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のそれを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きい上に運行経費が高く、どんなに輸送量が多くと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け入れは認められていないため、LRTを新設する場合に、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等を正確に把握でき適切な対応・指示が可能であり、運転免許を簡素化しても安全性が著しく阻害されることはない。	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」、路線バスの運転免許は「道路交通法」、路面電車運転士の外部委託や派遣社員の受け入れを認めない」と定めた法令はない(平成17年11月の「特区、規制改革・民間開放集中受付月間」にて回答)	付属資料1：ライトレール御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 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。なので外部委託や派遣社員の受け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るので、指令員は極端に高度で専門的な知識・技能を要さない。また必要によっては、運転業務を委託等する相手先に指令業務を委託等する。相手先から出向社員を受け入れる等により、運転経験ありの指令員を配置することも可能である。		
5041A	5041037			z16013	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を生じたときは、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には、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	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、有資格の運転士(鉄道会社OB)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、派遣を可能としたい。	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にメリットがある。今後、環境にいいライトレール(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のので、これが見直しを望みます。	鉄道事業法第25条、道営業法第19条2	鉄			

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	再検討要請	要望主体	要望事項番号	要望種別(規)	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	5041048				経済産業省、国土交通省、	「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。)	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。	C	「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年国土交通省令第3号) (以下「この行において「判断基準」という。)	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。		-	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区分 - の東北や北陸、関東甲信越の方が、住宅の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から半分弱にも達しており、省エネを推進する上で住宅性能の向上が重要。	省エネ基準の見直し - 特に暖房のエネルギー消費が大きい、地域の断熱性、気密性の基準をより厳しい数値に見直す各地域区分に合致するに止まらず、さらに上位の基準を満たすことを推奨する施策の導入	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・建材の品質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め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、住宅に係わるエネルギーの合理化に関する基準(平成11年)	
5041A	5041049				農林水産省、国土交通省、	公共土木施設災害復旧事業法	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箇年度以内に完了することができる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箇年繰越することが可能となっている。	e		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。		-	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ヵ年で事業完了することと定められている。しかし、災害の状況によっては、3ヵ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が発生)被災地は豪雪地域であり、雪のため半年近く工事が施工できない。地震発生は10月末であるため、実質的な事業期間は2ヵ年である。幹線道路である国・県道が被災しており、工程調整をしながらの工事となるため、工事期間が長くなる。	災害復旧事業の事業期間を3ヵ年と固定せず、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。	災害復旧事業のより効果的かつ徹底した遂行が可能となる	公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法、農林水産業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				国土交通省、	道路法第47条第2項	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、重さ等の最高限度(一般的制限値)を定めている。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、道路構造の保全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。	d		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。		-	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ない、液晶製造装置の大型化が進んでおり、幅員規制により装置の運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				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」であるかどうか、とされている。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ベシ」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ことは社会的に望ましくない。また、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もの」ではなく、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。	自動車への過度の依存からの脱却が望まれる中、地方鉄道的大部分は赤字経営となっており、多額の公的補助による存続の社会的合意もまとまらず全国で路線廃止が続く。近年は名鉄旧岐阜3線、日立電鉄・桃花台新交差線・鹿島鉄道といった沿線人口の決して少なくない路線の廃止も進んでいる。また、付属資料1にある通り、平成15年時点でも全国に70のLRT(次世代型路面電車)構想があるが、現行補助制度のみでは採算性を確保できず、平成18年4月に開業して成功している富山ライトレールのように、さらなる公的補助なしには実現できないと言われている。それに対し本要望の実現により、事業者の意欲向上とも相まってLRT・地方鉄道ともに収益性を大幅に改善でき、多くのLRT構想において現行補助制度のみで採算性を確保できるようになり、多くの地方鉄道において最小の公的補助で存続・再生が可能となる。詳細は、付属資料2の4.(1)に整理している。	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値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った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。しかし現実には、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・障害者等の高率割引をなんら強制していないことを明確化願いたい。<その他に続き>	付属資料1:ライトレールの開業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倍にするのに、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が1.3倍に増えたとすると、事業者は前記のスキームだと目前の経費節減に努めサービス向上の意図を持てにくい。それを回避するには、減価償却費を2倍に引き上げる

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	再検討要請	要望主体	要望事項番	要望種別(規)	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)
5044A	5044001				国土交通省、		道路運送車両法施行規則第35条の3 道路運送車両の保安基準第8条・第13条	c		被牽引自動車(牽引自動車の自動車検査証に当該被牽引自動車と同じ車名及び型式を記載した牽引自動車によって牽引されるものを除く。)の自動車検査証には、牽引自動車の車名及び型式を記載しなければならない。道路運送車両の保安基準により、連結車両の走行性能、牽引自動車及び被牽引自動車の制動装置の安全基準が規定されている。	国際海上コンテナを輸送する被牽引自動車については、キャンピングトレーラー等(車両総重量2,000キログラム未満の被牽引自動車であって、セミトレーラに該当しないものをいう。)と違い、トレーラによって制動装置の種類、性能が異なることから、各々の制動装置の種類に応じて個別に牽引自動車と被牽引自動車の組み合わせの連結検討を行う必要があり、誤った連結を防ぐために自動車検査証に連結可能な自動車の車名及び型式を記載することとしていることから、自動車検査証の記載内容を牽引自動車の車名及び型式から車両総重量のみとすることは困難である。	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。 回答では、「トレーラによって制動装置の種類、性能が異なることから、各々の制動装置の種類に応じて個別に牽引自動車と被牽引自動車の組み合わせの連結検討を行う必要があり、国内を走行している牽引自動車及び被牽引自動車双方とも型式認定は取得しているものであるから、例えば、トレーラの型式認定時にそうした連結検討を一括して行うことで、トレーラの型式に応じて連結可能な被牽引自動車(型式)が自動的に決定されるような制度は考えられないか。 そうしたデータを公表し管理していくことで、自動車登録時における個別の連結検討や自動車検査証への連結車両の型式等の記入が不要となり、登録事務の簡素化・効率化も期待できると考える。	福岡市	1	A	トラクターヘッド及びシャーシの連結規制の緩和	海上コンテナ等を輸送する際のトラクターヘッドとシャーシの連結においては、道路運送車両法施行規則の規定により牽引車又は被牽引車の自動車検査証に登録されている車名及び型式の車両しか連結できないこととなっているが、牽引車の第5輪荷重などの車両諸元上安全が確保されている一定範囲内のシャーシについては、キャンピングトレーラー等の場合と同様に、自動車検査証への記載を「牽引可能なセミトレーラーの車両総重量は○○○kgとする。」などの制限値の記載に代えることで、車名・型式に拘わらず連結可能としていただきたい。	(要望理由の続き) したがって、こうした規制を緩和することで、シャーシの共同利用が推進されると共に、レンタカーなどシャーシの調達手段が多様化するため、所有シャーシ数に拘わらない柔軟な運送計画が可能となり、臨港地区内の土地の有効活用と物流のより一層の効率化が期待できる。 なお、現在、国土交通省が進めている日中韓シャーシの相互乗り入れに際しても、国内を通行するシャーシの総量が増加することなどから、この問題を先行して解決しておく必要があると考ええる。	海上コンテナ貨物においては、コンテナを積んだシャーシをトラクターヘッドに連結し、工場や物流センター等の拠点間やこれらとコンテナターミナルの間を陸上輸送するが、臨港地区内のシャーシ置き場にあらかじめ複数のシャーシを配置、夜間にコンテナの積み込み等を済ませておき、ゲートオープン時間が限られるコンテナターミナルとの間で一台のトラクターヘッドを往復運行させることなどにより、タイムロスの少ない効率的な輸送を実現している。 しかし、トラクターヘッドとシャーシは物理的に連結可能な車両であっても無条件に連結できるものではなく、道路運送車両法施行規則の規定により牽引車又は被牽引車の自動車検査証に登録されている車名及び型式の車両しか連結できないこととなっているため、各事業者毎に連結可能なシャーシを確保した上で臨港地区に保管場所を用意する必要がある。港湾の取扱貨物量の増加に比例し保管場所の不足が深刻化していると共に、繁忙時には備車等で連結可能なトラクターヘッドの確保に時間を要し、円滑な物流の阻害要因ともなっている。 (以下、「具体的事業の実施内容」欄に続く。)	道路運送車両法施行規則第35条の3	特殊車両通行許可におけるトラクターヘッドとシャーシの連結規制緩和(要望事項番号2)と関連
5044A	5044002				国土交通省、		【道路法】 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る。 【道路運送車両法】 被牽引自動車(牽引自動車の自動車検査証に当該被牽引自動車と同じ車名及び型式を記載した牽引自動車によって牽引されるものを除く。)の自動車検査証には、牽引自動車の車名及び型式を記載しなければならない。	d	ー	特殊車両通行許可申請においては、通行経路の道路状況と積載物を含めた通行する車両の諸元に関して審査しているところであるが、申請車両が複数であっても、積載する貨物が国際海上コンテナであり、車両の軸数など審査に必要な条件が同一である場合には、一の車両諸元に関する説明書の添付で足りることとしており、現行制度で可能である。 被牽引自動車の自動車検査証に牽引する牽引自動車の車名及び型式、若しくは牽引自動車の自動車検査証に牽引する被牽引自動車の車名及び型式が記載されている場合は連結可能である。	回答では、一の車両諸元に関する説明書の添付で足りることを以て「現行制度下での対応が可能」とされているが、要望の主旨は、特殊車両通行許可申請時において必要とされている「連結するシャーシの車名・型式及び自動車登録番号」を「連結するシャーシのサイズ等の上限」等、通行許可の判断基準となる数値の表示に変更することで、同じ車名・型式のシャーシであっても異なった自動車登録番号の車両を通行させる場合に、新たに特殊車両通行許可を得る必要がある現行制度の改善を図っていただきたい、という事であり、この点についてご回答いただきたい。	福岡市	2	A	トラクターヘッド及びシャーシの連結規制の緩和	特殊車両通行許可を申請する際に必要とされている「トラクターヘッド及びシャーシの車名・型式及び自動車登録番号」を、「トラクターヘッドの車名・型式及び自動車登録番号並びにシャーシのサイズの上限」等に変更することなどで、サイズが一定範囲内のシャーシについては、自動車登録番号等に拘わらず連結可能とし、申請時必要なシャーシの自動車検査証の写しなどの添付書類についても省略していただきたい。	国際海上コンテナ貨物を「トレーラ」で輸送する場合、全長が12mを超えることとなるため特殊車両通行許可が必要となるが、トラクターヘッド及びシャーシ双方の自動車登録番号等を特定した上で申請する必要があり、許可された車両以外での通行は認められていない。このため、シャーシの更新時や他事業者の所有シャーシを利用した輸送時等においては、その都度改めて許可を得る必要があり、申請に係る全車両の自動車検査証の写しや車両諸元説明書等を添付しなければならないなど事務も極めて複雑であることなどから、事業者の大きな負担となっており輸送コストを押し上げる一因ともなっている。 したがって、こうした規制を緩和することで、シャーシの共同利用やレンタカーでの利用等シャーシの調達手段が多様化し、所有シャーシ数に拘わらない柔軟な運送計画が可能となり、又、事業者の事務手続きも大きく(軽減されることなどから、物流のスピードアップとコスト削減が期待できる。 なお、現在、国土交通省が進めている日中韓シャーシの相互乗り入れに際しても、円滑な国内乗り入れによるシームレスな物流を実現するため、この問題を先行して解決しておく必要がある	車両の通行の許可の手續等を定める省令第6条及び別記様式、特殊な車両の通行許可事務処理要領	自動車検査証登録内容変更によるトラクターヘッドとシャーシの連結規制緩和(要望事項番号1)と関連		
5045A	5045001				国土交通省、	航空法第28条第3項「超軽量動力機等に関する航空法第28条第3項の許可の手續等について。」(空策第181号、平成8年10月1日) 「超軽量動力機及びジャイロブレーンに関する試験飛行等の許可について」(国空機第1231号)の適用を受ける超軽量動力機、ジャイロブレーン(以下「ULP等」という。)の操縦については、航空法第28条第3項の規定により許可が必要であり、当該許可の要件の1つとして、通達に定める健康診断判定基準に適合し、心身の状態が飛行を安全に行うことができることを要件としている。	C		ULP等の飛行については、法第28条第3項の許可に際し、航空業務を行う上での安全性確保の観点から、航空機の操縦環境の特殊性(飛行高度、機体の挙動等)を勘案して必要な身体的要件として健康診断判定基準を設定しているところである。 当該要件と普通自動車または普通自動二輪車(以下「自動車」という。)の運転免許の適性検査の基準を比較した場合、視力、聴力および言語能力については全(同等)の基準を定めているところであるが、自動車運転免許の適性検査は、血圧、精神病等についての検査が行われ、運動能力(四肢の質的の有無)に関することを含む。))についての判断基準が異なる。航空業務に支障を来す治療中の疾病の有無についての確認が行われない等の相違がみられる。このため、法第28条第3項の規定に係る身体的要件については、自動車運転免許の適性検査の基準をそのまま適用することは適当でない。 なお、法第28条第3項許可に係る健康診断書の有効期間は、当該許可の申請を行う際に、当該診断書が提出資料として認められる有効期間であり、許可後の健康状態を証明する有効期間ではない。また、飛行中に常時携帯しなければならないのは、許可書又はその複写であり、許可申請時に提出した健康診断書を携帯する必要はない(平成8年10月1日、空策第181号の「6.許可条件」に記載)。	対応不可との回答を頂いた。 ・今回の要望が認められなかったのは、血圧、精神病等の検査基準について相違があることが理由であると考えた。ただし、米国やカナダ、EU等では、レジャー航空(スパーパイロット)等の身体的食育環境を考慮して普通自動車の適性検査基準を同一としているところであり、航空医学科の分野では、国内においても十分対応可能と判断されるものである。直ぐに対応するのは無理としても、事実確認と今後の調査検討を要望したい。例えば、米国のFAA(連邦航空法)、FAA Part 1 Subpart 3等々に示されている内容を調査して頂きたい。そして、国際民間航空機関(ICAO)に関して我が国でも同等な身体基準で対応して頂くことを要望したい。宜しくお願いします。 ・有効期間について、通達の中では「提出資料として認められる有効期間」というのが分かりにくかったため誤解していた。できれば健康診断書(様式4)の備考3において、「※3 航空法第28条第3項許可における提出資料として認められる健康診断書の有効期間は診断日から1年とする。」と修正して欲しい。 ・飛行中に常時携帯については、最近の航空法第28条第3項に関する許可書の別添において、「飛行中は、本許可書／健康診断書若しくはこれに相当する証明書の写しを携帯。」と示されている。そこで、平成8年の空策第181号の「6.許可条件」の2)の要件と合わせて欲しい。 細かくはさすが、宜しくお願いします。 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。 「d:現行制度下で対応可能」との回答を頂いた。自作航空機(「A:登録機」であっても、自家用軽飛行機「A:登録機」と同時に航空無線を利用することによって航空安全を図ることが可能と解釈します。 更なる意見を述べる前に、まず本要望で対象としている「サーキュラー」は、国空機第1231号(平成14年の初版)ではなく、国空機第1143号(平成18年度の改定版)である。このサーキュラーにて、無線設備を航空用レジャー無線に属しているものではないこととは、文面から理解できるとは思えない。問題なのは、様式12Aの「装備品」に記載されているのが「航空用レジャー無線」のみであり、他の航空無線が指定できない状況にあることである。 また、地上の連航管理者と必要な無線連絡を取ることができるように無線設備が要求されていることも理解できるとは思えない。問題なのは、飛行している機体どうしの無線連絡が、航空用レジャー無線では行えないことである。その理由としては、電波法による周波数免除の規定により免許人所属の無線機との連絡が行えないためである。また31kmには替え、同じ空域に異なる免許人(クラブ)の間隔による航空用レジャー無線が存在する可能性がある。また、場周経路がVLOSや自家用軽飛行機/滑空機の場外離着陸場と近接している地域がある。 更なる意見としての要望は、「サーキュラーの様式12Aの記載を修正して頂くこと。」「R機とA機との無線交信が可能であることをサーキュラーNo.1-007に、「A機とA機との無線交信が可能であることをサーキュラーNo.1-006にそれぞれ追記して頂くこと。」「である。 なお、上記は、航空特殊無線技士もしくは航空無線通信士であって航空業務の技能証明を有する者のみ可能であることもサーキュラーに明記が必要である。そして、操縦者の技量向上による空域拡大と併せて、資格のステップアップにより更なる安全なレジャー航空を目指すことも、サーキュラーの中心テーマとして欲しいと思う。宜しくお願いします。	個人	1	A	航空法第28条第3項許可申請における航空身体検査証明方法の緩和	超軽量動力機等や自作航空機に関する航空法第28条第3項の許可の手續きにおいて要求されている、操縦者(許可申請者)が健康診断判定基準を満たしていることを証明する方法として、普通自動車運転免許、または普通自動二輪車の免許証コピーの提出による方法も認めるべきである。公共機関による同等な適正試験合格基準を活用して、航空愛好家の身体検査の証明方法を緩和することを要望する。	航空局における通達に示された視力、聴力、色彩識別(色覚)、運動能力の診断判定基準については、各都道府県警における運転免許適性試験の合格基準と全く同じか同等である。つまり、超軽量動力機等の操縦に関する健康診断判定基準は普通自動車運転免許の適正試験合格基準を参考に制定された背景があり、航空法施行規則第61条と比べてもほとんど違い、また薬物中毒の影響については、航空法第70条にて航空業務禁止の法規制が確保されている。この様に、レジャー航空操縦者に必要な要件を適正に維持しながら航空安全を図ることができると考えられるため、許可手續きにおける航空身体検査証明方法の緩和を望む。 現状は、健康診断書の有効期間(診断日から1年間)と飛行許可期間(1ヶ月間から1年以内)がずれており、また健康診断後に許可申請してから許可が下りるまで通常約1ヶ月程度かかることから、健康診断の期限が飛行許可期間よりも短くなり、許可期間が満了する前に飛行クラブで一括して許可申請書を提出する場合には、各クラブ員との診断日に間きがあるため問題となりやすい。一方、普通自動車運転免許は有効期間が1年以上あり、飛行許可期間を活用しることが可能となる。飛行中は、健康診断書の写しを携帯しなければならないが、A4コピー用紙の場合は折り目が付いて破けやすいが、自動車運転免許証であれば所持しやすい。	「航空局技術部乗員課における通達「超軽量動力機等に関する航空法第28条第3項の許可の手續き等について」(空策第181号、平成8年10月1日) 「航空局技術部乗員課における通達「超軽量動力機等に関する航空法第28条第3項の許可の手續き等に関する事務処理要領」(国空策第53号、平成13年4月1日) (業務範囲) ・航空法第28条 (航空身体検査証明) ・航空法第31条 ・航空法施行規則第61条	添付資料1:国空策第53号(一部改正) http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/02_anzen/03_keiryu/02_anzen/ulpgm.pdf 添付資料2:国空策第53号 様式4 http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/02_anzen/03_keiryu/02_anzen/ulpgm.pdf 参考資料: 埼玉県警察 http://www.police.pref.saitama.lg.jp/kenkei/menkyo/shutoku/tekisei/tekisei.html 愛知県警察 http://www.pref.aichi.jp/police/menkyo/502.html 医薬品について、 通達「航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いに関する指針」(国空策第491号、平成17年3月30日)			
5045A	5045002				国土交通省、	航空法(昭和27年)法第231条第11条、航空法施行規則(昭和27年)第6条第16条の4、自家用航空機に関する試験飛行等の許可について(平成14年国空機第1231号) 超軽量動力機又はジャイロブレーンに関する試験飛行等の許可について」(国空機第1231号)の適用を受ける超軽量動力機、ジャイロブレーン等(以下「ULP等」という。))については、原則、場周空域(飛行場又は場外離着陸場を中心として、原則3km以内の空域をいう。)内における飛行のみ認められるところ。」「航空レージャー無線等の無線設備を装備すること。」「等、附属書に規定する適切な連航管理体制の確保に係る要件を満たすと認められる場合には、半径9km以内までの範囲に飛行可能な空域を拡大することができる」としている。	d	-	ULP等の飛行可能な空域拡大を認めるに当たって「航空レージャー無線等の無線設備を装備すること。」を要件の1つとしているが、これはULPに装備しなければならない無線設備を航空レージャー無線に限っているものではなく、連航管理者に必要な無線連絡を取ることも可能な無線設備の装備をULP等に要求するものである。また、本通達においては、機体登録番号の無線使用についても禁止しているわけではない。	「d:現行制度下で対応可能」との回答を頂いた。自作航空機(「A:登録機」であっても、自家用軽飛行機「A:登録機」と同時に航空無線を利用することによって航空安全を図ることが可能と解釈します。 更なる意見を述べる前に、まず本要望で対象としている「サーキュラー」は、国空機第1231号(平成14年の初版)ではなく、国空機第1143号(平成18年度の改定版)である。このサーキュラーにて、無線設備を航空用レジャー無線に属しているものではないこととは、文面から理解できるとは思えない。問題なのは、様式12Aの「装備品」に記載されているのが「航空用レジャー無線」のみであり、他の航空無線が指定できない状況にあることである。 また、地上の連航管理者と必要な無線連絡を取ることができるように無線設備が要求されていることも理解できるとは思えない。問題なのは、飛行している機体どうしの無線連絡が、航空用レジャー無線では行えないことである。その理由としては、電波法による周波数免除の規定により免許人所属の無線機との連絡が行えないためである。また31kmには替え、同じ空域に異なる免許人(クラブ)の間隔による航空用レジャー無線が存在する可能性がある。また、場周経路がVLOSや自家用軽飛行機/滑空機の場外離着陸場と近接している地域がある。 更なる意見としての要望は、「サーキュラーの様式12Aの記載を修正して頂くこと。」「R機とA機との無線交信が可能であることをサーキュラーNo.1-007に、「A機とA機との無線交信が可能であることをサーキュラーNo.1-006にそれぞれ追記して頂くこと。」「である。 なお、上記は、航空特殊無線技士もしくは航空無線通信士であって航空業務の技能証明を有する者のみ可能であることもサーキュラーに明記が必要である。そして、操縦者の技量向上による空域拡大と併せて、資格のステップアップにより更なる安全なレジャー航空を目指すことも、サーキュラーの中心テーマとして欲しいと思う。宜しくお願いします。	個人	2	A	自作航空機等の試験飛行時における無線機について通達規制の緩和	自作航空機や超軽量動力機等に関する試験飛行において、通達(航空機安全課)に示されている飛行空域拡大の許可に係る無線機 の条件については緩和を要望する。具体的には、通達の附属書の「1-1 使用機体」にて、装備可能な無線機の選択肢を広げる。記載内容にて、「航空レージャー無線等の無線設備を装備すること。」「の条件に代えて、「無線従事者の資格要件に応じて(航空用)無線電話(VHF)、もしくは航空レージャー無線機等の無線設備を装備すること。」とする。無線使用時の航空機の機体登録番号の通報について、通達の識別記号通達書(様式1A)で登録された番号(J K O ○ ○ ○、J R ○ ○ ○ ○)を認める。	同じ飛行空域における他の航空機との通信が、円滑に行えるよう、自作航空機や超軽量動力機等についても無線従事者としての資格要件に応じて搭載無線機を選択肢を広げる。 本来、自作航空機等では管制区または管制圏が航行することは適正により禁止されているが、他の自家用航空機等が自作航空機の方に接近してくる場合があり、この場合は同一の無線電話で交信できる用意がなされている方が安全である。また、航空用チャートやAIM(航空局監修の航空情報マニュアル)には場外離着陸場で使用している航空無線電話用の周波数が示されている。そこで、これら公開されている周波数を用いて地上無線局からアドバタイザリを受け取り、セルフアンプによる飛行地点の通報を行うことにより、飛行安全の度合いが増す。 具体的には、航空特殊無線技士もしくは航空無線通信士の資格を有し、かつ航空業務の技能証明を有する者は、航空無線機、A1Cトランスポンダー、VORなどの機体装備と使用を認める。 これらにより、航空安全を確保しつつレジャー航空の発達を見込め、国内経済の活性化を図る。さらには、レジャー航空を巡る昨今の情勢として危機されている無許可飛行の撲滅を推進していく。	「通達(航空機安全課)の附属書の「1-1 使用機体」にて、「航空レージャー無線等の無線設備を装備すること。」と示されていないが、これに関する提出資料(様式12A)では、「(航空無線)レジャー無線」に限定されて他の無線機が選択できない弊害がある。また、他の自家用軽飛行機、滑空機、あるいはパラグライダーなどは、場外離着陸場を利用した離着陸であり、国土事情から自作航空機や超軽量動力機の飛行空域と一部重なる可能性が高い。このため、違う無線機同士では円滑な通信設定が行えず、弊害が生じる。特に航空レージャー無線機は、一部の超軽量動力機やパラグライダーの愛好家にも普及し始めた機材であり、通達においてこれに限定してしまうと、多くの他の航空機では既に他の無線機が搭載されていることから不都合が生じる。また航空レージャー無線機は、周波数免除の規定により、責任を負う所属の場所との通信が行えないため、個人同士で免許を受けても互いに交信できない制約がある。 航空レージャー無線の場合、航空愛好家グループに1人以上の第3級陸上特殊無線技士以上の資格保持者が必要であり、新たな資格取得に対する負担が有る。航空業界では航空特殊無線技士の取得者が増えつつあり、通達ではこの資格の活用が可能とする緩和を望む。 航空法第60条 ・航空法施行規則第145条 ・航空法施行規則第148条 (航空機の航行の安全を確保するための装置) ・航空法第60条 ・航空法施行規則第145条 ・航空法施行規則第148条 (試験飛行許可) ・航空法第11条第1項ただし書き	添付資料1:サーキュラーNo1-007 http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/02_anzen/03_keiryu/02_anzen/ulp2006.pdf 参考資料: http://kazemachi.skymate.net/joho/radio/skysports.html http://jhf.hangpara.or.jp/support/info/2006/20060118_2.html			

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	再検討要請	要望主体	要望事項番号	要望種別(規)	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)	
5045A	5045003			z16022	国土交通省、	国土交通省令第133号	自作航空機、超軽量動力機及びジャイロプレーン(以下「レジャー用航空機」という。)であっても、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及ぼす被害は実用機と変わらないため、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に基づき(耐空証明の取得が必要であるが、レジャー用航空機については、その機体構造、強度、性能等が耐空性基準(航空法第10条第4項)への適合性の証明が困難であることから、レジャー目的で飛行することに限り、飛行場所、空域等の限定を付して可能な安全性の確認を行ったうえで試験飛行等許可(航空法第11条第1項ただし書)により飛行を認めているところである。	C		我が国航空法は、国際民間航空条約附属書に則っており、レジャー用航空機は当該条約附属書においても航空機の取り扱いがないことから、我が国の耐空証明制度において、要望にあるようなライトスポーツエアクラフト、気球等の航空レジャー用機器(以下「ライトスポーツエアクラフト等」という。)に特化した耐空類別を設けていないところである。	我が国航空法は、国際民間航空条約附属書に則っており、レジャー用航空機は当該条約附属書においても航空機の取り扱いがないことから、我が国の耐空証明制度において、要望にあるようなライトスポーツエアクラフト、気球等の航空レジャー用機器(以下「ライトスポーツエアクラフト等」という。)に特化した耐空類別を設けていないところである。	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。	個人	3	A	航空レジャーに関する規制緩和	航空レジャーの開発先進国である米国の規制に類似した新しい国内規制の策定を要望する。米国のFAR(連邦航空法)にて2014年9月に改定された内容に近いものを我が国の航空法および航空法施行規則に導入し、今まで数々の通達で示されている航空レジャーに関する多くの要件を一旦整理して現状の実態に合わせた法制化を行い、全国一律に適用すべきである。	我が国の自作航空機や超軽量動力機の要件について、米国のライトスポーツエアクラフトを参考に見直しを図り、航空愛好家が組立製作した機体を航空の用に供するためには、機体の安全性等を確認するための運用限界を指定して、新設する耐空類別しによる耐空証明を受ける。自作航空機や超軽量動力機を操縦するためには、従来の技量認定に代えてスポーツパイロットの技能証明を受ける。	これにより飛行目的は、通達に従う試験飛行としてではなく、自主的な飛行試験、訓練飛行、レジャー飛行となり本来のニーズと整合性のとれたものとなる。つまり、航空法を遵守する意識が高まり、航空安全の秩序を維持できる。	自作航空機あるいは超軽量動力機等に関する具体的な航空法施行規則が無いため、現地で航空機が運搬する過程で事故が起きている。一方で、米国の自動車に比べ、レジャー用航空機は数年前まで規制の枠を超えてきたが、安全に合わないFARの改定に促されてはいる。そこでまずは航空レジャーの実態を再確認し、次に航空法の法制化の話しに結びたいと考える。	航空局技術部航空機安全課による通達 ・「超軽量動力機又はジャイロプレーンに関する試験飛行等の許可について」(「サキュラーNo.1-007、平成18年2月13日) ・「自作航空機に関する試験飛行等の許可について」(「サキュラーNo.1-006、平成14年3月29日)	参考資料: 米国防務省によるFAR改正の解説 http://www.sportpilot.org/learn/sp_rule.pdf 日本語解説 http://www.eaa-japan.org/pro/splsa/splsa_files/frame.htm 米国防務省によるFAR Part61 Subpart J http://www.airweb.faa.gov/RegulatoryandGuidanceLibrary/rqFAR/nsf/3276afbe72d00920852566c700670189?OpenView&Start=1&Count=200&Expand=24.11#24.11
5050A	5050001			z16023	国土交通省、	国土交通省令第23条、国土交通省令第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、犯罪被害者により従前の住居に居住することが困難となつたからといって、DV被害者等と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とは言い難く、また、現に住宅に困窮し、公営住宅に入居できてい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。	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、犯罪被害者により従前の住居に居住することが困難となつたからといって、DV被害者等と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とは言い難く、また、現に住宅に困窮し、公営住宅に入居できてい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。	京都府	1	A	公営住宅の入居者資格の緩和	犯罪被害者等の公営住宅への入居について、単身でも入居ができるように、入居者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入居について、単身でも入居ができるように、入居者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)。	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いにもかかわらず、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。	検討スケジュール(結論及び実施時期)をお示しいただきたい。	(社)日本損害保険協会	7	A	自賠責保険の実務に関する各種規制の緩和	自賠責証明書の記載事項に変更があった場合は変更内容を証明書に記入を受けなければならないこととなっているが、記載事項に変更があった場合に手続きに一定の猶予期間を設けて、後日保険会社から異動承認書を交付するという任意保険の異動と同様の手続きを認めていただきたい(契約者はオリジナルの自賠責証明書と異動承認書を合わせて携行することとなる)。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2.3万件/年(損保全社計)である。	・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。 ・自動車保険をはじめ自賠責保険以外の損害保険では、期間中に異動事由が生じた場合に異動承認書を発行する実務が一般的であるが、支払手続の煩雑化その他の被害者救済上の問題は生じていない。 ・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。 ・上記改正は自賠法第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			
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済法第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		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。	この要望は、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たとしても道路の構造の保全に支障を及ぼさないと考えられることから、このような場所における掘削土砂による埋めもどしをお願いするものである。 ・歩道や生活道路等における掘削土砂の埋めもどしは、横浜市等の一部地方自治体で既に実施しているが、実施していない地方自治体においては掘削土砂による埋めもどしの運用が不明瞭であるため、「措置の概要(対応策)」においては、掘削土砂による埋めもどしができる場所(歩道や生活道路等)を明記し、以下のように変更していただきたい。 「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、歩道や生活道路等の交通荷重による影響が少な(道路の構造の保全に支障を及ぼさない)道路においては掘削土砂をそのまま埋め戻すこととし、道路の構造の保全に支障を及ぼす(歩道や生活道路等)においては掘削土砂をそのまま埋め戻すこととし、掘さく土砂の埋め戻しを認める(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。現状では埋めもどしは砂に人替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ある。	道路法施行令第17条、関東地方整備局道路占用共済法第42条(埋戻しの材料及び方法)	占有のため道路を掘削した場合の復旧方法の一つとして、道路法施行令第17条において「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、土砂の補充又は入替を行った後埋めもどすことと規定されている。この場合「土砂をそのまま埋め戻すことが不適当である場合」の判断は、各道路管理者の判断で定められているところであるが、交通荷重による沈下の恐れがないと判断される歩道部分や生活道路(幅員6m程度以下の狭い道路)等においては、一部の道路管理者と試行中のものを除き、「不適当でない」と判断される掘さく土砂についても、「不適当」と判断されているのが現状である。							

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	再検討要請	要望主体	要望事項番	要望種別(規)	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	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17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附室と非常用エレベーター乗降ロビーと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。		本課題における建築計画上の影響は決して小さいものではなく、資源の効率的利用の面でも少なからず影響するものである。 したがって、消防法における検討および法制化の具体的スケジュール、それを受けての建築基準法上の検討の方向性、現行の排煙方式と加圧防排煙方式との整合性などの検討内容の情報開示、および具体的スケジュールをわかりやすい形でタイムリーに公表すべきである。 なお、昨今の景気回復局面における都市開発の活性化により、民間では多くの開発予定案件が控えているため、これらの早急な実現を図るべきである。	(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附室と非常用ELV乗降ロビーは兼用した兼用附室を採用する。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、第129条の13の3、消防法第17条、消防法施行令第29条の4	多くの高層ビルでは、特別避難階段の附室と非常用ELV乗降ロビーについては性能規定化がなされており、その構造や排煙設備などについて緩和可能だが、非常用ELV乗降ロビーについては性能設計の対象から除外されている。(乗降ロビーについては消防庁側にて性能規定化が検討進行中) 非常用ELV乗降ロビーの仕様について、消防庁にて性能規定化へ向けて検討が進行中で、検討内容の報告が「防火対象物の総合防火安全評価基準のあり方検討報告書(平成16年度)平成17年3月」でなされているが未だこの内容から進捗していない。
5054A	5054044			z16027	国土交通省、	都市再開発法第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の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制的に整理できない。		都市再開発法第1条にもあるとおり、「都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る」ものである。現状は「耐火建築物が区域の3分の1以下」といったような不燃化を目的とした法体系になっているが、既に都市の不燃化は相当進んでおり、現在の都市機能の更新を図るためには不燃化以上の更なる目的拡大が不可欠である。昨今の地震や耐震強度偽装等の問題もあり、耐震性能を含めた建物の性能への国民的関心は非常に高くなっている。特に阪神大震災などでは、いわゆる新耐震建物と比して旧耐震建物の損傷が著しいなど、機能の低下は発生していなくとも実際に機能の不足が判明しており、これを地域全体での建替えという方法で是正することができる再開発事業でできるようにすべきである。 従って、都市再開発法においても不燃化のみを前面に出した法体系からの脱却を図るべきであると考えが、所管省庁として、国土交通省(国土政策局)は、都市機能の更新の際に魅力的な街づくりを行う上での一助になるものである。書省回答にあるような参考事例としては、添付資料の写真のようにシンガポールなどの海外においては国をあげて推進しているのが国の都市の魅力を向上していくためにも、弾力的な道路空間の利用を推進すべきである。 また、具体的な構想については、現行の制度上、既存道路区域内において建築することには制限があるため、以下に述べるような開発計画が進められているのが現状である。 今回当初要望の要望理由にも記載したが、街区間にある道路全てを廃道する開発(添付資料 事例A)の場合ならまだしも、街区間の道路の一部を廃道する開発(添付資料 事例B)のような場合には、開発から残された部分の交通事情に著しい不利益を生じることとなる。現状、細街路が多い複数街区をまとめて開発する場合、廃道対象となる細街路は区市町村道といった場合が多く、当該地方公共団体の利益不利益の中で利益が上回れば廃道して事例Bのような開発を推進している。 こうした開発においては、廃道はしても通行機能のみを事業者に確保させることも多い。	(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)を非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が懸念されており、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、周辺へ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、旧耐震建築物は非耐火建築物と同様の取扱いをする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、建築物の耐用年数が定められており、耐火建築物とみなさないようにはその年限の2/3を経過しなければならぬ。最も耐用年数が長いものは、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年となっており、2/3を経過するには33年以上の経過を必要とする。
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5	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。		本要望は、都市機能の更新の際に魅力的な街づくりを行う上での一助になるものである。書省回答にあるような参考事例としては、添付資料の写真のようにシンガポールなどの海外においては国をあげて推進しているのが国の都市の魅力を向上していくためにも、弾力的な道路空間の利用を推進すべきである。 また、具体的な構想については、現行の制度上、既存道路区域内において建築することには制限があるため、以下に述べるような開発計画が進められているのが現状である。 今回当初要望の要望理由にも記載したが、街区間にある道路全てを廃道する開発(添付資料 事例A)の場合ならまだしも、街区間の道路の一部を廃道する開発(添付資料 事例B)のような場合には、開発から残された部分の交通事情に著しい不利益を生じることとなる。現状、細街路が多い複数街区をまとめて開発する場合、廃道対象となる細街路は区市町村道といった場合が多く、当該地方公共団体の利益不利益の中で利益が上回れば廃道して事例Bのような開発を推進している。 こうした開発においては、廃道はしても通行機能のみを事業者に確保させることも多い。	(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、占用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(占用、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。この際に両端までではなく、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、シンガポールなど他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がすべきである。	建築基準法第44条、道路法第32条、第33条、第47条	道路区域内においては、地上部分に建築物は建築できず、また立体道路制度の適用が可能とされる道路も新設の自動車専用道路などの高規格道路に限られている。 (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と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、その実現の可否について慎重に検討していく所存。		要望者から提出のあった以下の再意見に対し、再度、貴省から回答いただきたい。『企業の負担軽減や利用者にとっての利便性向上の観点から、今後の検討スケジュールを示した上で、建設業における許可申請の電子化を容認すべきである。』	(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、現在は、副本がある都道府県窓口に向いて内容を確認している利用者にとっても、インターネットからデータが確認できる等、利便性向上を図ることができる。 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」、「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。

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	再検討要請	要望主体	要望事項番	要望種別(規	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	5054050				内閣官房、警察庁、法務省、厚生労働省、国土交通省、	z16030	「テロの未然防止に関する行動計画(平成16年12月19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(昭和23年厚生省令第28号)第13条第2号、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日厚生労働省令第0209004号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日付付随簡便第0209004号厚生労働省健康局長(法衛生課長通知))	・旅館業の経営者は、宿泊者が日本国内に住所を有しない外国人である場合には、その者の国籍及び旅券番号を宿泊者名簿に記載しなければならない。 ・氏名及び旅券番号等を宿泊者名簿に記載する際には、当該宿泊者に対し、旅券の呈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			-	(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」に対する各省庁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。	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者の国籍ならびに旅券番号の記載が義務づけられるようになった。併せて、厚生労働省健康局長通達により、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				国土交通省、	z16031	建設業法第15条第2号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)	C		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。 「 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、補修までの一連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連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える。 「 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。」	要望者より下記の再意見が寄せられておりますので、再検討をお願い致します。 「昨今の企業の経営形態の多様化や事業領域の融合化を踏まえ、企業のニーズを的確に把握しつつ、許可要件を緩和する方向で平成18年度中に結論を出すべきである。」	(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。		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行うことが許可要件の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。		
5054A	5054070				国土交通省、	z16032	航空法第83条の2、航空法施行規則第191条の2、同第191条の3、同第191条の4、「カテゴリーⅢ航行の許可基準及び審査要領(平成17年制定、国空航第315号・国空機第469号)」、第2章2.2.2.(1)	C	-	カテゴリーⅢ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、運航・整備等にお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Ⅲ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。		-	実運航試験は、申請者がカテゴリーⅢ航行を安全かつ適切に実施することができるかどうかを審査するために求めているものであるが、単に機器の信頼性を試験するだけではなく、申請者の設定する従事者に対する訓練内容や運航・整備の実施手順に基づきカテゴリーⅢ航行を実施した場合に安全性が適切に確保されているかどうかを審査することを目的としたものである。 当該審査において、各航空会社毎のカテゴリーⅢ航行の適正な遂行能力を判断するためには、相当数の実運航試験が必要であるところ、欧米諸国における実運航試験の審査状況に鑑みても、現行基準通りの実運航試験が必要である。 なお、着陸回数が少なく(6ヵ月に100回の実運航試験を行うことが困難である場合は、試験期間を延長することができる。 注)米国においても我が国と同様6ヶ月に100回以上の実運航試験、欧州においては100回以上の実運航試験による安全性の審査が行われている。	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。 カテゴリーⅢ航行に係る通達にある100回は、FAAのAC120-28Dの10.5.2で規定されている内容に即したものと思われますが、ACには例外条項として、機材数や環境等100回実施することが困難と判断される場合は都度回数調整をするとの内容が規定されています。ACと同様に、例外条項を設けるべきと考えます。	(社)日本経済団体連合会	70	A	カテゴリーⅢ運航承認基準の見直し【新規】	カテゴリーⅢ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滑走を必要としているが、50回に短縮すべきである。	運航課長・航空機安全課長通達(国空航第691号・国空機第998号)「カテゴリーⅢ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	
5054A	5054071				国土交通省、	z16033	航空法第77条及び第78条、航空法施行規則第170条、第170条の6及び第171条	C	-	運航管理者については、制度の現状で述べたとおり、国際民間航空条約付属書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、申請者は運航管理業務を行うために必要な知識及び技能を実証しなければならないこととされていることから、我が国においては、法第78条の規定に基づく運航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、運航管理者の養成に関し一定の能力を有する施設を指定運航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については、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めるものを免除することとしている。(なお、現在指定の実績はない。)		-	指定運航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改正航空法施行規則の公布時期及び施行時期を明示いただきたい。	(社)日本経済団体連合会	71	A	運航管理者の社内任用制化【新規】	運航管理者について、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の運航管理者認定制度(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、運航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、運航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	

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	再検討要請	要望主体	要望事項番号	要望種別(規	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	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舷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舷については、夜間という特殊性に鑑み、追加的な安全防災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、追加的な安全防災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舶の夜間着舷を午後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。 危険物積載船舶、ガス船の夜間着舷については、個々の港、事業毎に地域特性等を加味した安全防災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舷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帯等に応じた追加的な安全防災対策(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。		要望者からの以下の更なる意見を踏まえ、改めて検討し、見解を示されたい。 危険物積載船舶、ガス船の午後8時までの夜間着舷に關しての「安全上支障がない条件」を明示願う。 又、同上船の午後8時までの夜間に開始する引火性危険物の荷役に関する追加的な安全防災対策等について、許可要件についての基準を明示願う。	石油化学工業協会	1	A	危険物船舶(ガス船)の夜間着舷・荷役開始の緩和	危険物の積載予定内航船(バージング空船: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20時迄の着舷・荷役開始が許可されている(全国地域では認められてない)。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舷・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20時迄の着舷・荷役開始を認めて頂きたい。	危険物積載船舶、ガス船(LPG船、エチレン船他)は日没後の着舷・荷役開始は許可されてなく、非危険物船舶(危険物積載予定の空船)の夜間着舷・荷役開始については、一部の地域でのみの許可で、全国地域での許可はされていない。 規制を撤廃・改善した場合の予想経済効果: 内航危険物船対象とした輸送効率アップにより 約50億円/年程度の効果が予測される。	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、及び慢性的船員不足で、必要輸送船の安定的確保が困難な状況となりつつあり、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舷・荷役開始は長年に涉って安全に行われており、安全上の問題点はない状況であり、一定の安全対策強化・自主基準の遵守で、安全な夜間荷役着舷・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舷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舷については、夜間という特殊性に鑑み、追加的な安全防災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、追加的な安全防災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舶の夜間着舷を午後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。 危険物積載船舶、ガス船の夜間着舷については、個々の港、事業毎に地域特性等を加味した安全防災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舷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帯等に応じた追加的な安全防災対策(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。		要望者から提出された以下の再意見について御回答いただきたい。 非危険物積載船舶、危険物積載船舶及びガス船の24時間(昼夜間)着舷に關しての「安全上支障がない条件」を明示願う。又、同上船の24時間(昼夜間)の間に開始する引火性危険物の荷役に関する追加的な安全防災対策等について、許可要件についての基準を明示願う。	石油化学工業協会	2	A	危険物積載船の夜間着舷等の規制緩和	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時間の着舷・荷役が可能とする全面的規制緩和を求める。	一定の安全要件を確保した上で、危険物積載船・ガス船の離着舷及び荷役の24時間化をする事により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)等喫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・パース接岸能力)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。特に小型船(199~299GT)は、採算性からリブレスが進まない予想される。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舷して再度着舷する場合には、通常かな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。		荒天等で一度離舷した後に再度着舷し荷役を開始するようなケースにあっては、当初の係留施設使用届にある係留期間内に収まらない変更であっても、電話連絡による対応を可能とする等により係留施設使用届の提出を省略することができないが、再度御検討いただきたい。	石油化学工業協会	5	A	危険物船舶係留施設使用届けの簡素化	危険物船舶係留施設使用届けを保安部殿に提出し、着舷荷役許可を受け、着舷荷役開始後に気象状況急変等での安全対策として、一旦離舷したのち、再度、着舷・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舷許可で、着舷・荷役開始を行っている。	危険物積載船舶、ガス船(LPG船、エチレン船他)、非危険物船舶(危険物積載予定の空船)の着舷荷役開始後に離舷した場合、再度の着舷・荷役開始に当たっては、新たな係留施設使用届けが必要となっている。 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舷荷役の実施となっている。 規制を撤廃・改善した場合の予想経済効果: 申請手続きの効率化により4000時間/年の予測効果 内港船舶航行の効率化により2億円/年の予測効果	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、翌日の荷役となり船輸送のロスとなっている。 保安部殿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舷・離舷の報告を保安部殿に行う)	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	再検討要請	要望主体	要望 事項 番号	要望 種別 (規	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、石油化学工業協会も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、既に水鳥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.着桟隻数が制限される。 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、重さ等の最高限度(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、	道路法第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て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関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km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車高車両の稼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お願いしたい。	道交法では指定道路を除く道路は車高3.8mが規定されているが指定道路(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、物流効率化ひいては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の駆動軸重は、11.5トンなど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。	要望者から提出された以下の再意見について御回答いただきたい。 弊協会からの要望の趣旨は、「一般の特例8車種全てに対しての要望ではなく、あくまで外貨海上コンテナと全く同形態の車両についてであり、外貨で認可されている車種がなぜ国内で認可されないのか」と言うものである。当局の言う車両のパターン分けの必要については技術的根拠がない為、再考願いたい。	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トンにし、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		

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	再検討要請	要望主体	要望事項番号	要望種別(規)	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	5058013				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ー(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ければ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ー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」の細部取扱いについて(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れば良いこととしており、事業計画の変更までは必要としていない。		事業用自動車の車両数の変更届出を行うことにより明確にされる当該自動車の責任関係の内容を具体的に御説明いただきたい。	石油化学工業協会	13	A	トレーラー相互使用時の規制緩和について	トレーラー(被牽引車)を賃借して、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ーを受渡する場合)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。	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、現状ではトレーラー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「モダリティシフト」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ーを受渡する)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して頂きたい。	-	
5069A	5069005				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たい。	-	-	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係わ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(Article5)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知することになり、カンタス航空が不利な立場に立たされることになる。 日本は、運賃規定に関して、個々の団体と交渉するよりもは政策の問題であるという見方を示している。日本の運賃届出の要件については、アメリカやEUが日本政府にそれぞれ規制緩和の要望書を提出している。 カンタス航空やオーストラリア政府の要望に拘わらず、“同意”要件は引き続き国土交通省によって実施されている。オーストラリア政府運輸・地域サービス省は、届出要件が二カ国協				
5071A	5071007	1			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9条	自動車保有関係手続は、紙での申請を行う場合は、自動車の検査・登録を受けるために、運輸支局等の他、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		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。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。	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、対象地域も平成19年1月導入予定地域を含めて10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。	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の電子化等について	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録・国、車庫証明・納税・地方、自賠責保険確認・国)等の電子化は、新車の新規登録については平成17年12月から稼働とされ、その他の手続は平成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			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の電子化等について	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録・国、車庫証明・納税・地方、自賠責保険確認・国)等の電子化は、新車の新規登録については平成17年12月から稼働とされ、その他の手続は平成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	

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	再検討要請	要望主体	要望事項番号	要望種別(規制)	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)
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も、防爆要件をみたす必要がある。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。	下記要望者意見を踏まえて、再検討されたい。 「同様の措置は日本だけで他国は同規制は無く、この場合、日本をのぞく他国は国際条約に違反していることになる。日本のみが過剰な規制を課していると考えられるため、再度、検討いただきたい。		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(防爆型冷蔵コンテナ使用要件に関する規制緩和)	防爆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関して、防爆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。 防爆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リハリがなく、製造会社より新規防爆設備を購入する事は事実上、不可能である)。そのため、冷蔵防爆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)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偏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偏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、碎石の軌道だったころのなごりで、今は、アスファルトか敷石の軌道を走っているのに、道のはしを走っても、碎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と、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、安全にのりおりできる。	道路交通法第3章	
5087A	5.1E+07			z16048	国土交通省、	建設業法施行令第27条の5	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。 技術検定合格者は、12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ことが出来ます。	c		2級施工管理技士は、その種目に該当する建設工事の主任技術者として、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。 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。		-	個人	1	A	造園施工管理技師の受験資格の緩和	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。	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。	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、センターに属していない人も多く、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。	建設業法施行令第27条の5	