

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)								(要望事項欄)											
管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
z1200010	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の撤廃	不動産特定共同事業法第24条第1項	不動産特定共同事業者は、不動産特定共同事業が成立するまでの間に、不動産特定共同事業契約の内容及びその履行に関する事項であって主務省令で定めるものについて、書面を交付して説明しなければならない。	c	不動産特定共同事業商品の契約の申込者が、契約の内容等について十分知らないままにその締結を行うと、後々のトラブルの原因となる可能性があることから、適切に情報が開示されていることが不可欠であり、契約成立前に書面を交付し説明することが、消費者保護やトラブルの未然防止を図る観点から必要と考えられる。なお、規制改革推進3か年計画に記載された不動産特定共同事業の手続き要件に関する事項については、現在具体的な措置内容の検討を行っているところ。			5008	5008120	オリックス株	12.1	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の撤廃		「金融商品の販売等に関する法律」に列挙される金融商品においては、読んで聞かせる説明義務を課してならず、不動産特定共同事業法の説明義務の過度な規制を緩和すべきである。本事項については、平成15年3月に閣議決定された「規制改革推進3か年計画(再改定)」において、「電子機器を活用してより低廉な費用で不動産特定共同事業における電子機器の活用形態の明確化について、消費者保護やトラブルの未然防止を図りつつ、検討を行い、どのような電子機器の活用形態が、現行制度の「書面を交付して説明」「書面に記名捺印」に該当するののかについて、		「金融商品の販売等に関する法律」においては説明義務を販売業者に課しているが、対面による説明まで要求しているものではない。「説明」の概念の定義が法律上存在しないが、現在の運用は宅地建物取引業法第35条の重要事項説明と同等と解釈されているのが一般的となっており、実務上のコストは多大なものである(説明には、約1時間程度の時間が必要となるケースが多い)。	不動産特定共同事業法第24条第1項	国土交通省 金融庁	
								5008	5008120	オリックス株	12.2			他法令との整合性を図りつつ明確にする。その上で、必要があれば、制度改正を検討する。」とされた。検討の結果についての情報開示を要望するとともに、検討を踏まえて、早急に説明義務の過度な規制を緩和することを強く要望する。		投資信託や商品ファンド等の金融商品を販売する場合には書面の交付義務こそあれ、読んで聞かせるような説明義務までは課していない。建設省が本要望につき「措置困難」としている理由に、不動産特定共同事業契約は複雑であること、元本保証がされていないことなどを挙げているが、それらの点は投資信託等の他の金融商品と何ら変わるものではない。		国土交通省 金融庁	
								5034	5034040	(社)リース事業協会	4	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の撤廃		・「金融商品の販売等に関する法律」に列挙される金融商品においては、読んで聞かせる説明義務を課してならず、不動産特定共同事業法の説明義務の過度な規制を緩和すべきである。・「規制改革推進3か年計画(再改定)」において、「電子機器を活用してより低廉な費用で不動産特定共同事業における電子機器の活用形態の明確化について、(中略)検討を行い、どのような電子機器の活用形態が、現行制度の「書面を交付して説明」「書面に記名捺印」に該当するののかについて、他法令との整合性を図りつつ明確にする。その上で、必要があれば、制度改正を検討する。」とされた。検討の結果についての情報開示を要望するとともに、検討を踏まえて、早急に説明義務の過度な規制を緩和することを強く要望する。		・不動産特定共同事業商品の販売の効率化とマーケットの拡大に寄与する。		・「金融商品の販売等に関する法律」においては説明義務を販売業者に課しているが、対面による説明まで要求しているものではない。・「説明」の概念の定義が法律上存在しないが、現在の運用は宅地建物取引業法第35条の重要事項説明と同等と解釈されているのが一般的となっており、実務上のコストは多大なものである(説明には、約1時間程度の時間が必要となるケースが多い)。・投資信託や商品ファンド等の金融商品を販売する場合には書面の交付義務こそあれ、読んで聞かせるような説明義務までは課していない。建設省が本要望につき「措置困難」としている理由に、不動産特定共同事業契約は複雑であること、元本保証がされていないことなどを挙げているが、それらの点は投資信託等の他の金融商品と何ら変わるものではない。	不動産特定共同事業法第24条第1項

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答（様式1）

（回答欄）

（要望事項欄）

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望事項		規制改革要望事項（項目名）	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他（特記事項）
								規制改革要望事項管理番号	規制改革要望事項管理番号								
z1200020	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の早期実現等	道路運送車両法第7条、第12条、第13条、第15条、第59条、第62条、第97条の2第1項、地方税法第699条の11、地方税法第151条、第151条の2、第152条、自動車重量税法第8条、第10条、第10条の2、自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条、第5条、第6条、第7条、第13条、自動車損害賠償保障法第9条、道路運送車両法第22条及び平成13年11月6日付け国自管61号通達「登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付申請者等に対する本人確認の実施について」	自動車保有関係手続は、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、郵便局等事務所等、それぞれの行政機関に向いて手続を行う必要がある。	b	自動車保有に関する手続（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による電子化については、平成17年を目標にシステム稼働を目指すこととしている。このワンストップサービス化によって複数の行政機関に出向くことなく、各行政機関への手続が一括して行えることとなり記入事項の一本化等、申請手続の合理化が図られることとなります。その際、入力項目を集約した申請画面や税・手数料のまとめ払いといった大量に自動車保有する方にも配慮した仕組みを設ける方向で検討している。また、平成15年度には、一部地域でシステムの実用化に係る試験運用を行う予定。軽自動車についてワンストップサービス化する際には、軽自動車検査協会が現在独自に行われている事務手続についても接続のインターフェイスを統一すること等により、申請者負担の軽減が図られるようにする方向で検討しているところ。自賠責保険の付保確認は電子的に行う方向で検討している。今後ワンストップサービスの検討を進めるにあたって、その具体的な対象範囲については、ご提案の趣旨を理解しつつ、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討する。		5008	5008240	オリックス㈱	24.1	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の早期実現等		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、規制改革推進3ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始（平成15年目途に一部地方公共団体で試験運用）となっているが、これを実現するため、下記の事項を含め早急に検討・具体化していくこと。 検査・登録等諸手続○自動車の検査・登録手続等の電子化○軽自動車の検査・届出手続等の電子化○納税証明書の添付に代わる電子化の検討○抹消・移転登録手続の電子化		手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界（自動車リース業界も含む）に多大な負担を強いている。道路運送車両法、自動車登録令、関係省令、自動車の保管場所の確保等に関する法律、関係省令、自動車重量税法、関係省令、自賠責保険法、関係省令、地方税法、関係省令、地方自治体条例等	国土交通省 財務省 総務省 警察庁	
							5008	5008240	オリックス㈱	24.2			自動車取得税の納付手続○納付手続の電子化 自動車税・軽自動車税納付及び還付手続○納付及び還付手続の電子化 ○電子化に向けた納付及び還付手続の合理化○納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換 重量税納付手続等○納付手続等の電子化 保管場所証明申請手続○申請手続の電子化及び電子化に向けた申請手続の全国統一化○電子化に向けた添付書類の簡素化等 自賠責保険付保○付保手続の電子化及び電子化に向けた手続の合理化			国土交通省 財務省 総務省 警察庁	
							5008	5008240	オリックス㈱	24.3			所有者に対する所有自動車に係る登録事項等の電子的開示 なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うこと。			国土交通省 財務省 総務省 警察庁	
							5034	5034030	(社)リース事業協会	3	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の早期実現等		・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、規制改革推進3ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始（平成15年目途に一部地方公共団体で試験運用）となっているが、これを実現するため、下記の事項を含め早急に検討・具体化していくこと。 検査・登録等諸手続○自動車の検査・登録手続等の電子化○軽自動車の検査・届出手続等の電子化○納税証明書の添付に代わる電子化の検討○抹消・移転登録手続の電子化 自動車取得税の納付手続○納付手続の電子化 自動車税・軽自動車税納付及び還付手続○納付及び還付手続の合理化○納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換 重量税納付手続等○納付手続等の電子化 （以下「その他」欄に続く）	・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。 ・手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界（自動車リース業界も含む）に多大な負担を強いている。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。電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させることによって、電子化による混乱等が生じないよう配慮する必要がある。	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	国土交通省 財務省 総務省 警察庁	（「具体的規制改革要望内容」欄より続く） 保管場所証明申請手続○申請手続の電子化及び電子化に向けた申請手続の全国統一化○電子化に向けた添付書類の簡素化等 自賠責保険付保○付保手続の電子化及び電子化に向けた手続の合理化 所有者に対する所有自動車に係る登録事項等の電子的開示 なお、試験運用を行う際、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮して、その運用に当たっての検討等を行うこと。 参考資料・「自動車保有関係手続のワンストップサービスのグランドデザイン」（平成14年8月） 自動車保有関係手続のワンストップサービス推進関係省庁連絡会議 ・「自動車保有関係手続のワンストップサービスシステム要件定義の概要」（平成15年4月） 警察庁、総務省、国税庁、国土交通省

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	要望主体	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
								要望管理番号	要望管理番号		要望管理番号	要望管理番号							
z1200030	輸出入・港湾諸手続の簡素化促進及びワンストップサービスの実現	港則法	港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図るため、特定港に入出港等する船舶は、港則法に基づいた各種申請等を港長に対して行わなければならない。港湾の適切な運営・管理のため、港湾に入出港等する船舶は、条例等に基づいた各種申請等を港湾管理者に対して行わなければならない。	b		(1) 輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、関係府省と連携、協力しつつ、平成15年7月23日にこれを実現することとした。 (2) シングルウィンドウ化に当たっては、利用者にとって使いやすく、運用に当たってコストが低く、国際標準にも配慮し、手続面で簡素なシステムを構築するよう取り組んできたところであり、これまで、シングルウィンドウ説明会を全国6カ所で開催するなど、民間利用者の意見聴取にも努めてきたところである。 (3) また、手続の徹底した見直しについては、規制改革推進3か年計画(再改定)において、今回のシングルウィンドウ化の成果と問題点を踏まえ、改めて輸出入・港湾に関する全ての手続の徹底した見直しを行うこと等について、関係府省とともに検討することとしていくとともに、IT戦略本部による電子政府構築計画において、国際標準も考慮しつつ、既存の業務・システムに係る最適化計画を2005年度末までのできる限り早期に策定すると位置付けている。 (4) 今後も、シングルウィンドウシステム運用開始後における利用者意見等を適宜聴取しつつ、引き続き輸出入・港湾関連手続の一層の簡素化等について、関係府省とともに検討を進める。		5036	5036030	(社)日本船主協会	3	港湾・輸出入手続等の一層の簡素化		全ての港湾・輸出入関連手続を対象として、申請の必要性が失われたもの、申請の中で削除できる項目、さらに省庁間に共通する項目の標準化、統一化できるものを抽出した上で、申請手続を徹底的に削減・簡素化するよう要望する。		現在、港湾・輸出入手続に関する各省庁は、2003年度のできるだけ早い時期に港湾・輸出入手続のシングルウィンドウ化を実現すべく作業を進めているところであるが、これは単に既存のシステムが接続されただけのものであり、予てより協会をはじめとする産業界が要望してきた諸手続の見直しおよび簡素化を反映したものはなっていない。 従って、シングルウィンドウ・システムの稼働後であっても、全ての申請手続について、ゼロベースで見直しを行うとともに、関係官公庁による情報の共有化を可能とするよう関連法制度の整備に努めるべきである。	開税法、電子情報処理組織による開税手続の特例に関する法律、コナテナ特例法、出入国管理及び難民認定法等	国土交通省 財務省 法務省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省	
						5102		5102560	(社)日本経済団体連合会	56	輸出入・港湾諸手続の簡素化促進およびワンストップサービスの実現		2003年7月に、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウシステムが供用開始されることは評価できるが、各種申請の見直しや現行の申請書類の徹底した簡素化など、電子化に先立って行うべき輸出入・港湾諸手続全般の業務改革(BPR)については甚だ不十分である。 シングルウィンドウ化に当たっては、まず、(1)民間事業者の意見聴取に基づき、提出の必要性が疑われる申請を徹底的に抽出すること、(2)申請の中で削除できる項目を可能な限り削除すること、(3)省庁間での共通項目を標準化、統一化すること、が必要不可欠である。その上で、全ての手続を統合し、1回の入力・送信で複数の申請を可能とするシステムを整備すべく、全関係省庁は内閣官房のリーダーシップのもと連携・協議を重ねながら、このBPRを遂行すべきである。 (以下「その他」欄に続く)		例えば、シングルウィンドウ化により、複数の官庁で共通する手続について同時に送信することが可能となったものは、入・出港等、ほんの一握りに過ぎず、従来通りの紙ベースでの手続きが数多く残されているのが現状である。このままでは、シングルウィンドウシステムの運用が開始されても、輸出入・港湾諸手続の簡素化、物流効率化、ひいては産業競争力の強化につながらないことが懸念される。	開税法 電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律	財務省 国土交通省 経済産業省 法務省 厚生労働省 農林水産省	(「具体的規制改革要望内容」欄より続く) さらに、信頼性が高い荷主の包括事前審査適用貨物については、包括事前審査制度の有するコンプライアンスの趣旨に鑑み、検査を極力簡素化するとともに、現行制度の可能な限りの運用弾力化を図るなど、物流効率化の促進を図りたい。	
z1200040	3軸車の総重量規制の緩和							5057	5057050	(社)全日本トラック協会	5	3軸車2.5トンまでの規制緩和		3軸車2.5トンまでの規制緩和	最速軸距5.5m未満の自動車の車両総重量2.0トン	建設事業にとって必要不可欠な建設資材等の運搬を行っているダンパー、コンクリートミキサ車等については、輸送の効率化等に資するため、車長、軸距にかかわらず3軸車2.5トンまでの車両総重量規制緩和を図られたい。	国土交通省 道路運送車両の保安基準第4条、車両制限令第3条第1項第2号イ	国土交通省	
								5102	5102530	(社)日本経済団体連合会	53	3軸車の軸重規制緩和		最速軸距による制限をなくし、軸重制限のみとするべきである。		ダンブ、ミキサ車等は狭い作業現場で使用されることが多く、ホイールベースの短い車両が適している。しかし、車両総重量25トン化の規制緩和に伴い、ホイールベースによる制限が設けられたため、現状では、作業現場に合わせたホイールベースの短い20トン車を使用している。 また、22トンないしは25トン車が必要な場合、運転に困難が伴う狭い場所で、長いホイールベースの車両を使用せざるを得なくなっており、安全性の面からも問題がある。 大型ダンブはかつて年間1万台程度(96年度実績:14,744台)の需要があったが、積載量の制限が強いことから、積載量増加に繋がらないことなどから、現在では4,000台程度に低下している。積載量増加により代替需要が期待できる。	道路運送車両の保安基準 第4条	国土交通省	

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答（様式1）

（回答欄）

（要望事項欄）

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	要望主体	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他（特記事項）
								要望管理番号	要望管理番号		要望管理番号	要望管理番号							
z1200050	車高規制の緩和	道路法第47条第1項及び第2項 車両制限令第3条第1項第3号	車高の一般的制限値は3.8m。背高海上コンテナ積載車両の車高の許可限度は4.1m。	a	又は	車高規制の緩和については、総合規制改革会議第2次答申を踏まえ作成された「規制改革推進3か年計画（再改定）」（平成15年3月28日閣議決定）において、積載時の車高が3.8メートルを超える車両（コンテナや完成自動車などを運搬する車高4.1メートルの車両等）の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するための車高規制の見直しについて、平成15年度中に検討し、実施するとされたことを受けて、現在、規制の見直しについて検討を進めているところ。		5057	5057060	(社)全日本トラック協会	6	車高についての規制緩和		車高についての規制緩和	車両の高さの最高限度 3.8m	車高に係る規制緩和については、平成15年3月28日に閣議決定された規制改革3か年計画において、「15年度検討・実施」と明記されているが、物流の効率化、低コスト化に資するため、海コンについては現行の4.1mから4.2mへの緩和を求めるとともに、その他の車両についても、現行の3.8mから4.1mまでに早期に緩和されたい。	国土交通省 車両制限令第3条第1項第3号	国土交通省 警察庁	
								5102	5102540	(社)日本経済団体連合会	54	ISO規格国際海上コンテナ積載車両の「高さ」制限の緩和	物流の効率化、低コスト化を実現するため、高さ制限を早期に現行の4.1mから4.2mへと緩和すべきである。			「規制改革の推進に関する第2次答申」を踏まえつつ、物流効率化に向け、国内で流通している3種類のコンテナ（40フィート標準、40フィート背高、20フィート）を輸送し得るストレートトラックを利用可能とするため、車高規制を早期に緩和すべきである。			国土交通省 警察庁
z1200061	特殊車両通行許可手続きの簡素化	車両の通行の許可の手続き等を定める省令第6条	許可申請の際には、申請書に附属書類の添付が必要。	a	、	特殊車両通行許可申請については、「規制改革推進3か年計画（再改定）」（平成15年3月28日閣議決定）において、電子申請の導入と併せて申請書類の電子化、審査期間の短縮、申請書類の削減、提出部数の削減等の簡素化について、平成15年度中に検討し、措置するとされたことを踏まえ、現在、簡素化する内容の具体化を進めているところである。		5057	5057090	(社)全日本トラック協会	9	特殊車両の通行許可申請及び更新手続き等の事務の簡素化	特殊車両の通行許可申請及び更新手続き等の事務の簡素化	当該車両を通行させようとするものの申請に基づいて、車両の通行を許可することとなっている。	従来の申請手続きでは、申請に必要な書類が申請方法、申請区分、申請車種等により異なり加えて申請窓口も申請経路を管轄する道路管理者によって異なります。また、いったん許可を得ても許可期間の更新が生じた場合は更新申請、申請者及び申請経路等の変更が生じた場合は変更申請が必要となり、申請費用も別途必要となります。このように、申請事業者の申請に係る事務負担とコストの軽減を促すため申請窓口を一本化し、申請書類の必要部数を減らし、申請手数料を見直し等、申請手続きの簡素化を図られたい。	国土交通省 道路法第47条の2、車両の通行許可の申請等に関する省令第6条	国土交通省		
								5102	5102550	(社)日本経済団体連合会	55	特殊車両の通行許可申請手続き等の事務の簡素化	特殊車両の通行許可申請および申請手続き等の事務を簡素化すべきである。			年々高度化する物流ニーズへの的確かつ迅速な対応に資するため、申請および更新等に際しての申請方法、添付書類等の簡素化および審査期間の短縮等、事務手続きの簡素化を図るべきである。	道路法第47条の2、車両の通行許可の申請等に関する省令第6条	国土交通省	
z1200062	特殊車両通行許可手数料の見直し	車両制限令第16条	許可に係る協議手数料は、1件につき1,500円。	b		手数料は、道路管理者間協議に必要な経費として徴収しているものであるが、その見直しについては、現状の道路管理者間協議の実態等を調査の上、今年度中に見直しの可否を判断する。		5099	5099020	名古屋港管理組合	2	特殊車両通行許可申請時の手数料計算方法の変更	企業において、物流のトータルコストの削減が求められる今日、国際海上コンテナの国内輸送に関しても、輸送コストの削減はその輸送業者に向け、シビアに求められている。本事業を行うことにより、陸上輸送コストの軽減につながり、ひいては、荷主企業のコスト削減へと効果が波及していくものと考えられる。	特殊車両通行許可の申請（新規・更新・変更）手数料は、1～5経路を1バックとし、1バック1,500円の手数料が徴収されている。つまり、経路数が5経路に満たない場合も1,500円の手数料が徴収されているため、1経路あたり300円という実績に即した計算の方法が妥当ではないかと考える。また、更新・変更時は新規申請手続きより、書類等の提出が省略でき、新規申請時と比較し、事務量が軽減されると考えられるので、新規申請時より減額することを提案する。通行許可手数料は、経路数（往路・復路）×トラクター数より算出されており、その費用は、運送業者の大きな負担となっている。	道路法第47条の2第3項、第4項	国土交通省			

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望事項管理番号		要望主体	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
								5028	5028010										
z1200070	ナトリウム・硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和	建築基準法第48条 建築基準法施行令第130条の9	建築基準法による用途制限に適合しない用途の建築物を建築するに当たっては、公開による意見の聴取及び建築審査会の同意を得た上で、特定行政庁の許可が必要である。	d	ナトリウムは自然発火性を、硫黄は可燃性を有する物質であり危険性の高い物質であるため、市街地環境を保護する観点から、ナトリウム・硫黄電池を設置した建築物の立地は制限されている。 なお、国土交通省としても、平成11年の消防庁通知をふまえた通知(平成11年建住街第65号)を发出し、一定の安全性が確保されたものについて、用途制限に係る特例許可制度の積極的な活用を図っているところである。			5028	5028010	日本ガイシ㈱	1	ナトリウム・硫黄(NAS)電池に係る用途地域規制の緩和		NAS電池は電力会社の変電所、一般の電力需要家の宅に設置され主に夜間に電力を利用する設備として利用が広がっている。近年は特に電力需要家サイトに設置される事例が増加し、建築基準法の規制が普及の阻害要因になっている。既に4万kW程度の出荷実績があり、夜間電力の有効活用や非常電源兼用設備として社会に貢献している。	・消防法では安全性が評価確認された製品に対しては技術上の特例を認める規制緩和が平成11年に措置されている。安全性が確認された製品は建築基準法においても同様に規制緩和措置をとって頂きたい。 ・電気事業法においても平成12年にNAS電池は発電所から除外される法改正が行われている。 ・NAS電池の利用を希望するお客様の中で、公聴会の実施が義務付けられていることにより手続き対応の困難さから導入を断念される場合が多い。	・建築基準法(用途地域)第48条 ・建築基準法施行例第130条の9 ・消防令第53号(H11年6月2日通達)	国土交通省	・添付資料1 電力貯蔵用電池規程JEC5006 消防庁通知 建設省通知 危険物保安技術協会規定 ・添付資料2 官報平成12年9月20日 通商産業省令第百八十九号 ・添付資料3 日経ビジネス2002年8月5日・12日号	
								5102	5102600	(社)日本経済団体連合会	60	ナトリウム・硫黄電池に係る用途地域規制の撤廃	ナトリウム・硫黄電池(以下「NAS電池」という)にかかる建築基準法の用途地域の規制を撤廃すべきである。	NAS電池については、安全性の確認された耐火構造のキュービクル内に設置されており、数多くの実証試験等によって技術面・安全面で良好な結果を得ている。消防庁も、NAS電池を消防法上の危険物として扱うものの、有識者による委員会での安全性検討を踏まえ、これまで制約となっていた位置、構造の基準や監視方法についての規制を既に緩和している。昨年度の本趣旨の規制緩和要望に対しては、関係法との整合性を含め、対応の可否について検討を行うとの回答を得ているが、前述のとおりNAS電池は技術面・安全面において既に立証された技術であり、加えて、現在に至るまで危険物に関わる事故も生じておらず、周辺住民に対して多大な影響を与える恐れはないことから、建築基準法の用途地域の規制を撤廃すべきである。	建築基準法第48条。 建築基準法施行令第130条の9。 ナトリウム・硫黄電池を設置する建築物に係る建築基準法第48条第4項から第10項までの規定に関する許可の運用について(建設省住街発第65号)	国土交通省	NAS電池は、材料としてナトリウムと硫黄を使用していることから消防法上の危険物施設として扱われており、建築基準法では用途地域により設置できる危険物の量が制約されている。このため、工業地域等を除いては、設置の際に建設省住街発第65号に基づき、公開による意見の聴取(公聴会)及び建築審査会の同意を得た上で、特定行政庁の許可が必要である。現在、特定行政庁の指導の下、上記手続きを実施しているが、住民説明や同意書の提出を求められる等、手続きに多大な労力と時間(少なくとも2カ月以上)を要している。		

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)								(要望事項欄)											
管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
z1200080	建築基準法の運用明確化		地方公共団体は、独自に指導要綱等を策定し、宅地開発や建築物の建築に際して民間事業者に指導要綱等に定められた内容に適合するものとなるよう行政指導を行っている。	6		地方公共団体における指導要綱等に基づく行政指導については、各地方公共団体が目指すまちづくりの方向に沿って民間事業者を誘導するため、独自の判断で行っているものと認識している。 国土交通省としては、全国の宅地開発等指導要綱の実態調査の結果を踏まえ、「宅地開発等指導要綱の適正な見直しについて」(平成15年3月4日付)において、指導要綱及びこれに基づく行政指導の適正な見直しを行うよう地方公共団体に要請したところ。		5008	5008220	オリックス株	22.1	建築基準法の運用明確化		安全性の基準を除き一定の条件を満たせば、他の制約なしに建築申請を認めるといった状態をつくるためにも、各地方自治体ごとに建築基準法など建築に係る関係法令の運用について明確なルールを作成・公表するよう法的な措置を施すことを要望する。		リース会社が建物リースや建物賃借取引を行なう際、すなわち建築主が事業を計画する場合、建築基準法の規定に関する行政指導の不透明さによって、時間的コスト、人的コスト、金利コスト、さらには土地購入(または賃借)後の事業中断リスクをすべて負担することとなる。	建築基準法	国土交通省	
								5008	5008220	オリックス株	22.2		本事項については、平成15年3月に内閣府が公表した「各府省等における規制改革に関する内外からの意見・要望等に係る対応状況」において国土交通省は「各特定行政庁における指導要綱等の行政指導については、地方公共団体が目指す各地域のまちづくりの方向に沿った開発を誘導するため、各地方公共団体が独自の判断で行っているものと認識している。なお、全国の宅地開発等指導要綱の実態調査の結果を踏まえ、指導要綱行政が適正なものとなるよう地方公共団体に要請する予定である。」としている。 同趣旨の回答は平成14年6月にもなされており、早急な調査結果の情報開示、地方公共団体への要請の実施を要望する。				国土交通省		
								5034	5034450	(社)リース事業協会	45	建築基準法の運用明確化	・建築基準法では建築物の建築に当たって近隣住民や自治会の同意の取得を要件としていないが、地方公共団体によっては独自に定めた指導要綱等に基づき行政指導を行っているところがある。 ・安全性の基準を除き一定の条件を満たせば、他の制約なしに建築申請を認めるといった状態をつくるためにも、各地方自治体ごとに建築基準法など建築に係る関係法令の運用について明確なルールを作成・公表するよう法的な措置を施すことを要望する。 ・本事項については、平成15年3月に内閣府が公表した「各府省等における規制改革に関する内外からの意見・要望等に係る対応状況」において国土交通省は「各特定行政庁における指導要綱等の行政指導については、地方公共団体が目指す各地域のまちづくりの方向に沿った開発を誘導するため、各地方公共団体が独自の判断で行っているものと認識している。 (以下「その他」欄に続く)	・不動産取引の拡大に寄与する。	・リース会社が建物リースや建物賃借取引を行なう際、すなわち建築主が事業を計画する場合、建築基準法の規定に関する行政指導の不透明さによって、時間的コスト、人的コスト、金利コスト、さらには土地購入(または賃借)後の事業中断リスクをすべて負担することとなる。	建築基準法各地方自治体(建築担当部署)の行政指導等	国土交通省	(「具体的規制改革要望内容」欄より続く) なお、全国の宅地開発等指導要綱の実態調査の結果を踏まえ、指導要綱行政が適正なものとなるよう地方公共団体に要請する予定である。」としている。 ・同趣旨の回答は平成14年6月にもなされており、早急な調査結果の情報開示、地方公共団体への要請の実施を要望する。	

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答 (様式1)

(回答欄)								(要望事項欄)											
管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体	規制改革要望事項管理番号	規制改革要望事項 (事項名)	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他 (特記事項)
z1200090	付置義務住宅制度・開発協力金負担等の見直し		地方公共団体は、独自に指導要綱等を策定し、宅地開発や建築物の建築に際して民間事業者に指導要綱等に定められた内容に適合するものとなるよう行政指導を行っている。	d		地方公共団体における指導要綱等に基づく行政指導については、各地方公共団体が目指すまちづくりの方向に沿って民間事業者を誘導するため、独自の判断で行っているものと認識している。 国土交通省としては、全国の宅地開発等指導要綱の実態調査の結果を踏まえ、「宅地開発等指導要綱の適正な見直しについて(平成15年3月4日付)」において、指導要綱及びこれに基づく行政指導の適正な見直しを行うよう地方公共団体に要請したところ。		5008	5008330	オリックス株	33	東京都の住宅付置制度の撤廃		一般的な規模の開発計画では付置住宅の撤廃・要請住宅の要請廃止・開発協力金の撤廃を行なうべきである。 一方、職住接近型の優良な大規模計画の場合に街づくりの観点から付置住宅を誘導する場合には、住宅建設の負担について助成措置等を行なうべきである。		付置住宅は、バブル時に都心の人口流失現象を食い止める為に設定されたもの。実態としては、都心の一等地でのビルと住宅の混在計画の場合、設計的にエントランスやエレベーターを二重に設置したりして矛盾や負担が大きい。 竣工後も商業地域のオフィスビルの上にある住宅は、街づくりの点からも矛盾が多く、賃料も高いのでテナントの人气がない。	各区の定める指導要綱	国土交通省	
								5034	5034500	(社)リース事業協会	50	東京都の住宅付置制度の撤廃		一般的な規模の開発計画では付置住宅の撤廃・要請住宅の要請廃止・開発協力金の撤廃を行なうべき。 一方、職住接近型の優良な大規模計画の場合に街づくりの観点から付置住宅を誘導する場合には、住宅建設の負担について助成措置等を行なうべき。 効率的な都市計画と開発計画が推進され、優良物件が創出される事により、リート等の不動産ファンドへも良い影響を与え、経済の活性化・都市再生に繋がる。		東京都内の一部の区内での大規模開発を行う時、各区が定める面積の付置住宅の建設、住宅の種類についての要請、開発協力金の要請がある。 付置住宅は、バブル時に都心の人口流失現象を食い止める為に設定されたもの。実態としては、都心の一等地でのビルと住宅の混在計画の場合、設計的にエントランスやエレベーターを二重に設置したりして矛盾や負担が大きい。 竣工後も商業地域のオフィスビルの上にある住宅は、街づくりの点からも矛盾が多く、賃料も高いのでテナントの人气がない。 既に都心回帰現象から住宅開発は都心では供給過剰であり、現行の住宅付置制度は撤廃すべきである。	指導要綱	国土交通省	
								5102	5102300	(社)日本経済団体連合会	30	付置義務住宅制度・開発協力金負担等の見直し		都心の区単位で行われている、大規模建築物への住宅付置義務・開発協力金制度を廃止すべきである。国においても、各地方自治体に対する指導の徹底を図るべきである。なお、「各府省等における規制改革に関する内外からの意見・要望等に係る対応状況(平成15年5月)」において、国土交通省が「全国の宅地開発等指導要綱の実態調査の結果を踏まえ、指導要綱行政が適正なものとなるよう地方公共団体に要請する予定」としたことは評価でき、今後、本要望の趣旨が着実に実現されるよう要望する。 地価下落により、都心部においても集合住宅の供給が活発化し、人口の都心回帰が見られるようになった今日、都心人口の空洞化を防止するといった、付置義務住宅制度の本来の意義は薄れている。他方で、最近、都心地区への居住人口の急増によりインフラ整備が追いつかないとの理由で、開発負担金を求めるケースが目立つ。そもそも、同一建築物内に、住宅と非住宅が混在することは、施設配置上非効率で、建設コストも高くなる。また、住宅付置の代替として提出された開発協力金も、同一区内に住宅適地がない等の理由により、有効に活用されていないのが現状である。都心部における住宅供給の促進は、総合設計制度(市街地住宅総合設計、都心居住型等)の活用・推進により、付置義務住宅制度以上の効果が期待できる。都心居住の推進の観点からは、区毎ではなく、都心区一体となった住宅政策を講じるべきである。 (以下「その他」欄に続く)		千代田区住宅付置制度要綱・千代田区開発協力金制度要綱 中央区市街地開発事業指導要綱 港区開発事業に係る定住促進指導要綱 文京区宅地開発並びに中高層建築物等の建設に関する指導要綱 台東区大規模建築物指導要綱 新宿区定住化の推進に関する指導要綱 品川区大規模建築物の住宅付置に関する指導要綱 江東区中高層建築物の建設に関する開発指導要綱	国土交通省	(「要望理由」欄より続く) 本要望の実現により、都心部において事業性の高い効率的な建築物の計画が可能となり、不動産の有効活用、不動産の流動化も促進される。	

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答（様式1）

（回答欄）

（要望事項欄）

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望事項管理番号		要望主体	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項（事項名）	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他（特記事項）
								5015	5019										
z1200100	羽田空港への小型機定期便乗り入れ規制の緩和	航空局長通達 空航第329号 (昭和44年8月14日)	現在、座席数60席以下の小型航空機については、羽田空港への乗り入れを認めていない。	c		C. 全国規模で対応不可 羽田空港における発着容量に制約のある現時点においては、空港の効率的な使用、利用者利便等の観点から、現時点で、これを認めることは困難である。		5015	5015010	岩手県	1	羽田空港への小型機定期便乗り入れ規制の緩和		小型機乗り入れ規制を撤廃し、羽田空港発着枠配分に当たっても、新規航空会社、特定路線への優先配分に加え、一定の小型機枠を確保する。	羽田空港発着枠増加時に、花巻＝羽田線の小型機による運航を可能とする発着枠を申請事業者に配分し、利用者利便を図る。	地方と羽田を結ぶ定期航空路線は、国土の均衡ある発展と活力ある地域づくりのために必要不可欠な公共交通路線である。しかしながら、羽田空港発着枠は、採算性の確保が可能な大型機による大都市を結ぶ幹線に偏重する傾向にあり、地方の活性化に資する小型定期便の乗り入れが制限されている。本県においては、花巻－羽田線が昭和60年7月1日から休止の状態となっているが、当該制限が路線本県と航空会社との路線協議の支障となっており、このため、該致企業や外国人観光客等の羽田を起点とする迅速な交通が確保できず、県経済の振興に影響を及ぼしている。	昭和44年8月14日付け航空局長通達以降、羽田空港の混雑から大型機の乗り入れを優先し小型機は原則として乗り入れが規制され、平成12年の航空法改正後も発着枠の効率的な使用という観点から緩和に至っていない。	国土交通省	
								5019	5019010	山形県	1	羽田空港への小型機定期便乗り入れ規制の緩和		国土の均衡ある発展と活力ある地域づくりに、羽田との定期航空路線の維持は必須とされているが、大型機による採算性確保が困難なことから減便、廃止となる地方路線が増加しており、羽田空港発着枠は大都市との路線に偏る傾向にある。自治体により事業者費用の一部を負担し路線の維持を図っているところもあるが大型機の場合、その負担額も大きい。	羽田空港発着枠増加時山形＝羽田路線の小型機による運航を可能とする発着枠を申請事業者に配分し、利用者利便を図る。	国土の均衡ある発展と活力ある地域づくりに、羽田との定期航空路線の維持は必須とされているが、大型機による採算性確保が困難なことから減便、廃止となる地方路線が増加しており、羽田空港発着枠は大都市との路線に偏る傾向にある。自治体により事業者費用の一部を負担し路線の維持を図っているところもあるが大型機の場合、その負担額も大きい。	昭和44年8月14日付け航空局長通達以降、羽田空港の混雑から大型機の乗り入れを優先し小型機は原則として乗り入れが規制され、平成12年の航空法改正後も発着枠の効率的な使用という観点から緩和に至っていない。	国土交通省	担当 山形県土木部管理課 交通企画室 電話:023-630-3081
								5026	5026010	島根県	1	羽田空港への小型機定期便乗り入れ規制の緩和		国土の均衡ある発展と活力ある地域づくりに、羽田との定期航空路線の維持は必須とされているが、大型機による採算性確保が困難なことから減便、廃止となる地方路線が増加しており、羽田空港発着枠は大都市との路線に偏る傾向にある。自治体により事業者費用の一部を負担し路線の維持を図っているところもあるが大型機の場合、その負担額も大きい。	羽田空港発着枠増加時、隠岐＝羽田線の小型機による運航を可能とする発着枠を申請事業者に配分し、利用者利便を図る。	国土の均衡ある発展と活力ある地域づくりに、羽田との定期航空路線の維持は必須とされているが、大型機による採算性確保が困難なことから減便、廃止となる地方路線が増加しており、羽田空港発着枠は大都市との路線に偏る傾向にある。自治体により事業者費用の一部を負担し路線の維持を図っているところもあるが大型機の場合、その負担額も大きい。	昭和44年8月14日付け航空局長通達以降、羽田空港の混雑から大型機の乗り入れを優先し小型機は原則として乗り入れが規制され、平成12年の航空法改正後も発着枠の効率的な使用という観点から緩和に至っていない。	国土交通省	
								5046	5046010	石川県	1	羽田空港への小型機定期便乗り入れ規制の緩和		国土の均衡ある発展と活力ある地域づくりに、羽田との定期航空路線の維持は必須とされているが、大型機による採算性確保が困難なことから減便、廃止となる地方路線が増加しており、羽田空港発着枠は大都市との路線に偏る傾向にある。自治体により事業者費用の一部を負担し路線の維持を図っているところもあるが大型機の場合、その負担額も大きい。	羽田空港発着枠増加時地方空港から羽田空港への小型機による運航を可能とする発着枠を申請事業者に配分し、利用者利便を図る。	国土の均衡ある発展と活力ある地域づくりに、羽田との定期航空路線の維持は必須とされているが、大型機による採算性確保が困難なことから減便、廃止となる地方路線が増加しており、羽田空港発着枠は大都市との路線に偏る傾向にある。自治体により事業者費用の一部を負担し路線の維持を図っているところもあるが大型機の場合、その負担額も大きい。	昭和44年8月14日付け航空局長通達以降、羽田空港の混雑から大型機の乗り入れを優先し小型機は原則として乗り入れが規制され、平成12年の航空法改正後も発着枠の効率的な使用という観点から緩和に至っていない。	国土交通省	
								5048	5048010	全国地域航空システム推進協議会	1	羽田空港への小型機定期便乗り入れ規制の緩和		わが国経済の東京一極集中が進む中で活力ある地域づくりのためには、羽田との定期航空路線の維持は必須とされているが、平成12年2月改正航空法の施行により需給調整規制が撤廃されて以降、大型機による採算性確保が困難なことから減便、廃止となる地方路線が増加しており、羽田空港発着枠は大都市との路線に偏る傾向にある。需要規模に即した小型機による路線の維持や運航頻度の増加が求められているが、小型機規制のため申請ができない。	羽田空港発着枠増加時地方空港から羽田空港への小型機による路線開設を可能とする発着枠を申請事業者に配分し、利用者利便を図る。	わが国経済の東京一極集中が進む中で活力ある地域づくりのためには、羽田との定期航空路線の維持は必須とされているが、平成12年2月改正航空法の施行により需給調整規制が撤廃されて以降、大型機による採算性確保が困難なことから減便、廃止となる地方路線が増加しており、羽田空港発着枠は大都市との路線に偏る傾向にある。需要規模に即した小型機による路線の維持や運航頻度の増加が求められているが、小型機規制のため申請ができない。	昭和44年8月14日付け航空局長通達以降、羽田空港の混雑から大型機の乗り入れを優先し小型機（50席以下の旅客機）は原則として乗り入れが規制され、平成12年の航空法改正後も発着枠の効率的な使用という観点から緩和に至っていない。	国土交通省	

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答（様式1）

（回答欄）

（要望事項欄）

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	要望主体	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他（特記事項）
								要望	要望		要望	要望							
z1200110	運転手の労務供給、紹介、斡旋に関するレンタカーの規制緩和	道路運送法第79条第2項、80条第2項、H7.6.13自旅第138号通達	「貸渡人を自動車の使用者として行う家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて」（H7.6.13自旅第138号）により自動車の借受けに付随して、貸渡人から運転者の労務供給（運転者の紹介及びあっせんを含む）を受けることができないこととされている	c	旅客自動車運送事業については、その公共性に鑑み、輸送の安全及び旅客の利便の確保は至上命題であり、そのような観点から道路運送法上さまざまな規制が設けられているところである。したがって、脱法的に自家用自動車により旅客自動車運送事業類似行為（いわゆる白バス・白タク行為）が行われることとなると、旅客自動車運送事業について道路運送法上さまざまな規制を設けている趣旨が没却されることとなる。「貸渡人を自動車の使用者として行う家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて」（平成7年6月13日付け自旅第138号）2.（2）において、貸渡しに付随した運転者の労務供給（運転者の紹介及びあっせんを含む。）を禁止しているのは、レンタカーの貸渡しに付随して、運転者の労務供給、紹介、あっせん等を行う行為は、上記のいわゆる「白バス・白タク行為」を助長するおそれが高いためである。		5008	5008410	オリックス株	41	運転手の労務供給、紹介、斡旋に関するレンタカーの規制緩和	レンタカー事業者が優良な運転代行業者、運行管理業者等の団体及び特定の事業者を紹介できるようになることを要望する。		高齢化社会をむかえ、高い水準の運転技術を持った者が、高齢で運転が出来ないまたは自信がない方に、タクシー等では用が足りない時、レンタカーと運転手を提供し、新しい顧客サービスとした。上記サービスは交通事故軽減と交通渋滞の緩和にも寄与すると考えられる。新たな雇用の推進になる。	道路運送法第79条第2項、第80条第2項（自動車交通局長通達）2.（2）及び（7）	国土交通省			
							5034	5034370	(社)リース事業協会	37	運転手の労務供給、紹介、斡旋に関するレンタカーの規制緩和	レンタカー事業者が優良な運転代行業者、運行管理業者等の団体及び特定の事業者を紹介できるようになることを要望する。 ・運転代行事業の参入によるレンタカー事業の促進が図れる・観光産業等のあらたな取り組みが可能	・高齢化社会をむかえ、高い水準の運転技術を持った者が、高齢で運転が出来ないまたは自信がない方に、タクシー等では用が足りない時、レンタカーと運転手を提供し、新しい顧客サービスとした。 ・上記サービスは交通事故軽減と交通渋滞の緩和にも寄与すると考えられる。 ・新たな雇用の推進になる。	道路運送法第79条第2項、第80条第2項（自動車交通局長通達）2.（2）及び（7）	国土交通省				

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望事項(管理番号)		規制改革要望事項(項目名)	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)	
								規制改革要望管理番号	規制改革要望管理番号									
								5064	5064010	かながわ移動サービスネットワーク準備会	1	・移動困難者の外出を支援する送迎NPOに対する不要不当な規制をなくす。	・白ナンバーの市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(自家用車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用をやること。	・実費程度の有償で30年前から全国2500団体が実施。利用会員として登録する移動困難者は、20~30万人と推測される。 ・活動は介助を含み、外出全般を支援している。需要は年々増加傾向にあり、「自由な外出」を支援している。	・道路運送法80条1項、 ・構造改革特区「NPOによるボランティア輸送としての有償輸送可 能化事業」の実施基準に基づく申請に対する取扱いについて	国土交通省	・福祉輸送は介助的要素が多く、道路運送法では所管できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、厚生労働省が新たな法を整備すべき。 ・移動サービスに関わる団体として、法的規制、特区での取扱いを共通認識とし、規制緩和を提案していくため、フォーラムを開催、学習・研修を継続する。	
								5065	5065010	任意団体	1	高齢・障害による移動困難者に移送介助を行っている非営利団体に不当な規制をしないこと。	移送介助サービスに対して、道路運送法80条1項(自家用自動車は有償で運送の用に供してはならない)の適用を止めること。必要があれば厚労省の所管で現実的なガイドラインを作成すること。	私達は福祉車両2台とワーカー所有の自家用車19台で昨年6月から介助をスタートし、今年5月の実績は利用登録会員42人、利用者22人、175件、介助時間182時間ですが、今後利用者の大幅な増加が予想されます。現在全国では2500団体がこのような介助サービスを行っており登録利用会員は20万人以上と推測されています。	現時点では私達の場合は規制を受けていませんが、皮肉なことに今回の「特区」推進にあたり国土交通省が3月18日に提示したガイドラインが結果的に私達に別の新たな規制を強いる動きを誘発しており、放置すれば移動困難者にとって由々しき事態になりかねない。高齢・障害による移動困難者の移送介助サービスは道路運送法の適用ではなく、厚労省の所管として実情に即した方向付けが必要です。	道路運送法80条1項および国土交通省自動車局長通知(3/18付)「構造改革特区に係るNPOによるボランティア輸送としての有償輸送可能化事業」における道路運送法第80条1項による申請に対する取扱いについて	国土交通省	
								5066	5066010	ワーカーズコレクティブ らら・むーぶ港北	1	・非営利で行われている市民の移動サービスに対して、活動を妨げる不当な規制をなくす	・道路運送法80条によって市民が行う移動サービスを規制することをやめる。 ・白ナンバーの自家用車での活動を認め、2種免許取得を義務付けしない。	・移動困難者の外出支援は、就業・通院など生活を支え、また、買物など生活の質を豊かにしている。これらは、利用者の生活を安気あるものにし、その家族の不安解決の一助となる。 ・2002年度は約200人に3000時間のサービス提供をし、毎年1.7倍程度の利用増加が見られ、地域に定着しつつある。	・道路運送法80条 ・構造改革特別区域法により規制緩和が図られたが、3/18付通知により別の新たな規制を設け、運輸支局が許可認可を行使している。(運送主体の限定 運送対象者の限定 使用車輛の限定 運転者への2種免許の義務付け 運送の対価をタクシーと比較して規定するなど)。	国土交通省	・市民が非営利で行う移動サービスは、福祉目的のものであり、国土交通省の管理下ではない。安全の基準は2種免許によるものではなく、自主管理に委ねる。 ・安全基準については厚生労働省の新しい法整備も必要。	
								5067	5067010	ワーカーズコレクティブ笑顔	1	・移動困難者の外出を支援する送迎NPOに対する不要不当な規制をなくす。	・白ナンバーの市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(自家用車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用をやること。	・実費程度の有償で30年前から全国2500団体が実施。利用会員として登録する移動困難者は、20~30万人と推測される。 ・活動は介助を含み、外出全般を支援している。需要は年々増加傾向にあり、「自由な外出」を支援している。	・道路運送法80条1項、 ・構造改革特区「NPOによるボランティア輸送としての有償輸送可 能化事業」の実施基準に基づく申請に対する取扱いについて	国土交通省	・福祉輸送は介助的要素が多く、道路運送法では所管できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、厚生労働省が新たな法を整備すべき。	
								5068	5068010	移動サービスアクセス ワーカーズコレクティブクローバー	1	・移動困難者の外出を支援する送迎NPOに対する不要不当な規制をなくす。	・白ナンバーの市民活動移動サービスに関して、道路運送法80条1項(自家用車は、有償で運送の用に供してはならない)の適用をやること。	・実費程度の有償で30年前から全国2500団体が実施。利用会員として登録する移動困難者は、20~30万人と推測される。 ・活動は介助を含み、外出全般を支援している。需要は年々増加傾向にあり、「自由な外出」を支援している。	・道路運送法80条1項、 ・構造改革特区「NPOによるボランティア輸送としての有償輸送可 能化事業」の実施基準に基づく申請に対する取扱いについて	国土交通省	・福祉輸送は介助的要素が多く、道路運送法では所管できない。移動サービス市民活動全国組織の自主管理に委ねるか、あるいは、分権して地域の特性に合った福祉・人権の視点での移動サービスを位置付ける自治体条例で適用すべき	

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答 (様式 1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	要望主体	規制改革	規制改革要望事項 (事項名)	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他 (特記事項)
								管理番号	管理番号		管理番号								
z1200120	移動困難者の外出を支援する送迎NPOに対する不要な規制の撤廃	道路運送法第80条第1項、H15.3.18国自旅第231号通達	NPOによるボランティア輸送として自家用自動車による有償運送事業を行うには、「構造改革特別区域法に依るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(H15.3.18国自旅第231号)に基づき道路運送法第80条第1項の許可を取らなければならない	C		NPOによるボランティア輸送については、「構造改革特別区域法に依るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」(平成15年3月18日付け国自旅第231号)において、自家用自動車による有償運送の許可要件を緩和したところであるが、そもそも、道路運送法上、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、旅客自動車運送事業の許可が必要であるとされているところ、今般の構造改革特区制度は、高齢化社会の進行に伴う移動制約者の輸送需要の増大を踏まえ、タクシー等の公共交通機関が存在しない地域に限り、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、同法第80条第1項に規定する自家用自動車の有償運送の許可を受けることができることとする特例を設けたものである。上記のとおり、有償で旅客を運送する旅客自動車運送事業については、旅客輸送の安全確保、一般の利用者保護といった社会的要請から所要の規定を設けている一方、その脱法行為を防止する観点から自家用自動車による有償運送は、災害緊急時や、路線バスが廃止された場合に地方公共団体が代替バスを運行するとき等公共性が高い輸送に限って認められるべきものであり、また、NPOによるボランティア輸送については地方公共団体が当該地域における輸送実態に鑑みて、構造改革特区制度を積極的に活用すれば、NPO等が自家用自動車による有償運送を行うことは可能となっている。なお、構造改革特区におけるNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業については、特区における結果を検証の上、全国実施を図ることとしている。また、福祉輸送をめぐる問題については、無用の混乱を招くことがないよう、厚生労働省とも十分調整を図りながら、改善の実があらうよう検討を進めておりところである。			山野上啓子	1	移動困難者の外出を支援する自家用自動車利用のボランティア有償移動サービスに対する不要な規制をなくす。	市民活動で行われている自家用車を利用した移動サービスに対する対価は、輸送に対するものではなく、移動困難者の車による移動だけでなく、乗降介助を含み、ベントから目的地までの移動に対するものである。よって、道路運送法第80条1項の適用を止めること。	実費程度の有償で30年前から全国2500団体を実施。利用会員として登録する移動制約者は20-30万人と推測される。	交通バリア法が施行されて改善はされつつあるが、自宅から公共機関までのアクセスについての改善はまだである。それを支援しているのがボランティアによる移動サービスである。担い手利用者の利便のために会員制をとり活動の維持のための利用料が徴集されている。しかしそれが違法であることから、担い手の躊躇があり、活動の広がりが妨げられている。現在、自分は横浜移動サービス協議会という横浜市内において移動サービスを提供している団体のネットワークの事務局として活動しているが、横浜市では、社協、醫友会等を含めて、自家用車による移動困難者への支援が大半である。センターコーディネータとして利用者の声を聞く自分としては、安全・安心の活動のために規制緩和されるための制度改革を望んでいる。しかし、構造改革特区法により規制緩和が図られたが、3/18付通知により別の新たな規制を設け、運輸支局が許認可権を行使している(運送主体の限定 運送対象者の限定 使用車両の限定 運転者への二種免許の義務付け 運送の対価をタクシーと比較して規定するなど)。	道路運送法80条1項。および国土交通省自動車局長通知(3/18付)「構造改革特区区域法に依るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における道路運送法第80条1項による申請に対する取扱いについて」	国土交通省	福祉輸送は助的要素が多く、道路運送法では所管できない。行政書士である、自分としては、行政に関する手続きの円滑な実施に寄与し、国民の利便に資する為、福祉の移動サービスについてはこの様な問題の全く無かった時代に作られた道路運送法で縛るのではなく、実状にあった新たな法整備を強く訴えて行かなくてはならないと考えている。		
5069								5069010		神奈川県									
5070								5070010	神奈川県										
5071								5071010											
5072								5072010											

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望事項管理番号		要望主体	規制改革要望事項管理番号	規制改革要望事項(事項名)	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
								管理番号	管理番号										
z1200130	車両の変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設			d		自動車の変更登録及び移転登録申請を行う場合、F D (フレキシブルディスク) により電子データによる申請が可能である。また、OCRシートによる申請にあっては管轄の運輸支局等に事前に相談があれば一括申請を前提として、記載内容の簡略化や添付書類の簡素化を行っている。		5008	5008250	オリックス㈱	25.1	変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設について		大量の車両を所有する者が変更登録・移転登録を行う場合、電子媒体等による一括申請等の措置を講じること。		リース車両数は急速に拡大しているが、道路運送車両法における登録関係諸手続き等はリース会社のような大量の車両を所有する者を想定した手続きが講じられていない。1 リース車両数(国土交通省調査) 1966年1,489台 1980年18万台 1990年119万台 2002年253万台 2 リース車両を1万台以上保有する会社数とシェア(日本自動車リース協会連合会調査) 1992年37社・71.3% 2002年42社・82.0%	道路運送車両法第12条、第13条、第66条、第67条	国土交通省	
								5008	5008250	オリックス㈱	25.2			大量の車両を所有する者が変更登録・移転登録を行うことを前提として、「所有者に係る自動車検査証の記載事項に変更事由(所有者の合併、名称・住所変更等)が生じた場合、特段の理由がある限りにおいては、特例として大量一括処理を効率的に行えるための申請手続きについて認める。」等の措置を講じること。		厳しい経済環境の中、リース会社においても企業の組織再編等が増加 ³ 、また、経費削減等の観点から本社移転が行われている。3 社団法人リース事業協会の会員数 1998年度末 370社 2002年度末 300社 減少(退会)の要因は合併・営業譲渡等		国土交通省	
								5008	5008250	オリックス㈱	25.3			これら経済環境の変化が著しいなか、大量の車両を所有するリース会社に合併、名称・住所変更等の変更登録・移転登録の事由及び自動車検査証の記載事項の変更事由が生じた場合、変更登録・移転登録の申請及び自動車検査証を収集するための過重な事務負担と経済的負担等がかかる。自動車の変更登録制度について高く評価するため、電子媒体等による一括申請等の措置を講じるとともに、リース会社のような大量の車両を所有する者に変更事由が生じた場合、特段の理由がある限りにおいては、特例として大量一括処理を効率的に行えるための申請手続きについて認める等の措置を講じること。					国土交通省
z1200140	港湾運送事業の規制緩和	港湾運送事業法第4条等	主要9港以外の港において港湾運送事業を営もうとする者は、港湾運送事業の種類及び港湾ごとに、国土交通大臣の免許を取得しなければならず、運賃・料金についても国土交通大臣の認可を受けなければならない。	b	港湾運送事業法第4条に基づき、主要9港(千葉、京浜、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、門司、博多)以外の港湾においては、港湾運送事業の参入は免許制による需給調整規制が行われている。主要9港以外の地方港の規制緩和については、本年3月28日に閣議決定された規制改革推進3か年計画(再改定)の中で、「平成15年度中に所定の結論を得て、以降速やかに措置を講ずる」とされたところであり、国土交通省としては、この方針に沿って平成15年度中に結論を出す予定。		5034	5034330	(社)リース事業協会	33	変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設について		・大量の車両を所有する者が変更登録・移転登録を行う場合、電子媒体等による一括申請等の措置を講じること。・大量の車両を所有する者が変更登録・移転登録を行うことを前提として、「所有者に係る自動車検査証の記載事項に変更事由(所有者の合併、名称・住所変更等)が生じた場合、特段の理由がある限りにおいては、特例として大量一括処理を効率的に行えるための申請手続きについて認める。」等の措置を講じること。	・厳しい経済環境に対応するための企業の組織再編等が容易となる。・リース会社の申請及び自動車検査証を収集するための過重な事務負担と経済的負担等が緩和される。		・リース車両数は急速に拡大しているが、道路運送車両法における登録関係諸手続き等はリース会社のような大量の車両を所有する者を想定した手続きが講じられていない。・厳しい経済環境の中、リース会社においても企業の組織再編等が増加 ³ 、また、経費削減等の観点から本社移転が行われている。・これら経済環境の変化が著しいなか、大量の車両を所有するリース会社に合併、名称・住所変更等の変更登録・移転登録の事由及び自動車検査証の記載事項の変更事由が生じた場合、変更登録・移転登録の申請及び自動車検査証を収集するための過重な事務負担と経済的負担等がかかる。・自動車の変更登録制度について高く評価するため、電子媒体等による一括申請等の措置を講じるとともに、リース会社のような大量の車両を所有する者に変更事由が生じた場合、	道路運送車両法第12条、第13条、第66条、第67条	国土交通省	(「要望理由」欄より続く) 特段の理由がある限りにおいては、特例として大量一括処理を効率的に行えるための申請手続きについて認める等の措置を講じること。1 リース車両数(国土交通省調査) 1966年1,489台 1980年18万台 1990年119万台 2002年253万台 2 リース車両を1万台以上保有する会社数とシェア(日本自動車リース協会連合会調査) 1992年37社・71.3% 2002年42社・82.0% 2 社団法人リース事業協会の会員数 1998年度末 370社 2002年度末 300社 減少(退会)の要因は合併・営業譲渡等
							5036	5036020	(社)日本船主協会	2	港湾運送事業の更なる規制緩和		平成12年11月に施行された改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の更なる規制緩和の実現		主要9港以外の港において港湾運送事業の種類及び港湾ごとに、国土交通大臣の免許を取得しなければならず、運賃・料金についても国土交通大臣の認可を受けなければならない。	平成12年11月に施行された改正港湾運送事業法で対象とされた主要9港以外の規制緩和については、先ごろ国土交通省海事局主催の懇談会が立ち上げられたところであるが、この懇談会を通して、更なる規制緩和を実現すべきである。	港湾運送事業法第4条等	国土交通省	
								5095	5095020	鳥取県	2	港湾運送事業の需給調整規制の早期撤廃		特定港湾以外の港湾について、港湾運送事業を免許制から許可制へ		港湾運送事業への新規参入が自由化され、事業者間の競争が促進されるよう許可制とする。	港湾運送事業法第4条	国土交通省	

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答 (様式 1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他 (特記事項)
								要望	要望									
z1200150	補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律の運用改善	補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律第 2 条	補助金等の交付の目的に反し使用等する場合は、個別に協議をしなければならぬ。	c		補助金等により取得した用地等の財産の処分制限は、法 22 条により、貸し付け等してはならないとされている。これは原則他の目的に使用してはならないということであり、目的外に使用する場合には、各省各庁の長が個々の諸事情等を判断し、貸し付け等することが妥当、又はやむを得ない等と判断した場合に承認しているものであるため、一律的に明確化することは出来ない。		5004	5004020	愛知県名古屋	2	補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律 (以下、「適性化法」という。) の運用改善	下水処理場等における未利用空間について、本来の目的を妨げない範囲で商業施設などの設置を行うことができるよう、許可要件の明確化及び緩和措置を図る。		補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律、補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律施行令、国土交通省所管補助金等交付規則	国土交通省		
z1200160	河川保全区域における管きょ埋設の容認	河川法第 5 条第 1 項 (河川保全区域における行為の制限) 堤防の堤脚付近に設置する工作物の位置等について (河川局治水課長通達 平成 6 年 5 月 3 1 日建河治発第 4 0 号)	堤防の堤脚付近に工作物を設置する場合には、堤防に与える影響について検討し、その設置の可否を決定するものとする。	e		当該規制及び通達については、河川保全区域内における工作物の設置についての判断基準を明確にしたものではありません。ご指摘のとおり堤防の安全が十分確保されている場合及び必要に応じて対策講ずる場合については、工作物の設置は可能となります。		5004	5004030	愛知県名古屋	3	河川保全区域において、管きょの径や構造など一定の要件を満たす場合において、管きょ埋設を可能にし、下水道未供用地区の解消	河川保全区域における工作物の判断基準の緩和を図る。		河川法、堤内池の堤脚付近に設置する工作物の位置等について (河川局治水課長通達)	国土交通省		
z1200170	アウトソーシング事業におけるファシリティ管理者選任要件緩和	道路運送車両法第 5 0 条 道路運送車両法施行規則第 3 1 条の 4	大型自動車使用者等は道路運送車両法において整備管理者を選任しなければならないこととされており、その整備管理者の資格要件については道路運送車両法施行規則で規程している。 道路運送車両法及び道路運送車両法施行規則において、整備管理者は使用者と同一組織の者であることを想定しているが、外部委託を行う場合には、通達において一定の条件のもと認めている。	d		d : 現行制度下で対応可能な要望の事案 (整備管理者の外部委託) については、従来より一定の条件のもと認めている。		5009	5009030	ソニー(株)	3	アウトソーシング事業におけるファシリティ管理者選任要件緩和	ファシリティ管理者の選任は、事業主と雇用関係にある者という限定解釈でなく、事業主とファシリティ業務委託会社 (含む機能分社) の間で、管理者の選任、責任・権限を明示した業務委託契約を締結し、委託会社が資格等を有する社員を指名し、該当事業所に専属で常駐・従事させること・を条件に、ファシリティ業務委託会社の社員を、当該会社のファシリティ業務管理者に選任できるようにしていただきたい。また、当該会社から機能分社したファシリティ業務委託会社が、当該会社の労災処理を業として請け負う場合には、該当事業所に専属で常駐する委託会社の社員がいることを条件に、社会保険労務士を置くことを不要としていただきたい。	機能分社化、アウトソーシング化における委託側、受託側の共通の目的は効率化もさることながら適法の精神に則り当該業務における専門性の強化、品質の向上を行うことである。また、分社・委託前項、電気事業法第 43 条第 1 項、電気事業法施行規則第 52 条の必要要件を全て満たす形態となっており、分社の「専属の者」の解釈にて届出が受理されない状態となっている。分社後の企業側には当該専門性を有する機能がないため、仮に再選任するとすると本来業務ではない者に資格を取得させ従事させることとなるため本来業務、安全衛生管理業務とも業務品質が低下することとなる。実態の伴う形で運用にすべく緩和を要望する。	エネルギー管理者 (員) : エネルギーの使用の合理化に関する法律 第 7 条・第 12 条の 3 高圧ガス保安主任者等 : 高圧ガス保安法第 27 条の 2 - 第 33 条 電気主任技術者 : 電気事業法第 43 条第 1 項、電気事業法施行規則第 52 条 衛生管理者 : 労働安全衛生法第 12 条、労働安全衛生規則第 7 条 特別管理産業廃棄物管理責任者 : 産業廃棄物の処理および清掃に関する法律 第 12 条の 2 第 6 - 7 項、産業廃棄物の処理および清掃に関する法律施行規則 第 8 条の 17 安全運転管理者 : 道路交通法 第 74 条の 2 整備管理者 : 道路運送車両法 第 50 条 社会保険労務士法 第 2 条、第 27 条	経済産業省 厚生労働省 環境省 警察庁 国土交通省	以下要望書と関連します。ソニー(株) - 1 - 3 - 1、ソニー(株) - 2 - 3 - 1	
z1200180	都市公園内における占用許可の対象拡大	都市公園法 第 7 条第 7 号 都市公園法施行令第 1 2 条第 2 号の 2 都市公園法施行規則 第 8 条	都市公園の地下に都市公園法施行令第 1 2 条第 2 号の 2 に規定する水道施設等を設置する場合、公園の面積が 2 h a 以上、占有面積の 2 倍以上という条件を満たしている必要がある。	b		都市公園の地下に水道施設等を設けることについては、都市公園が都市の貴重なオープンスペースの性格を有していること等から、地下に占有物件のない面積をなるべく確保するために公園の面積が 2 h a 以上、占有面積の 2 倍以上という条件を設けている。 一方、都市公園と他の施設とを立体的に活用することが望まれる場合もあり、地域の状況によっては地下の利用ができるように、新たに公園立体区域を定めることができる制度 (立体公園制度) を設けることについて検討中。		5010	5010010	愛知県稲沢市	1	都市公園内における占用許可の対象拡大	・都市公園法施行規則第 8 条に規定する水道施設、下水道施設又は変電所を設けることができる都市公園の面積要件及び占有面積の比率制限の要件を全面的に廃止する。 ・浸水被害が頻繁に発生する地域の雨水排水対策として、平成 18 年度を目途に地下式調整池 1 箇所 (下水道施設 / 約 1,450m ³) の整備を検討している。	・浸水被害が頻繁に発生する市街地では、雨水排水施設の整備が急務である。 ・しかしながら、宅地化が進行した既成市街地では、新たな施設用地の確保は困難な状況にある。 ・こうした既成市街地では、学校、公園等、既存の公共施設への占用による設置が余儀なくされるが、公園にあっては、多くが占用許可の対象外である街路公園であり、雨水排水対策施設用地の確保に苦慮している状況にある。	都市公園法 第 7 条 同法施行令第 1 2 条第 2 号の 2 同法施行規則 第 8 条	国土交通省		

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答（様式1）

（回答欄）

（要望事項欄）

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他（特記事項）
								要望	要望									
z1200190	事業用定期借地権の存続期間の上限の引上げ	借地借家法第24条	事業用借地権の存続期間は、10年以上20年以下とされている。	b		現行法上、定期借地権の存続期間については、一般の場合が50年以上と、事業用の場合が10年以上20年以下とされており、20年超から50年未満の間の期間を存続期間とする定期借地権の設定は認められていない。しかし、事業の内容次第では、20年を超える耐用年数の建物を所有することが必要になる場合もあるという指摘もあることから、法務省と国土交通省は、連携をとりながら、民間事業者の情報提供協力を得て、事業用定期借地権の存続期間の上限の引き上げに対するニーズを調査するとともに、弊害の有無を見極めるなどした上、その是非を慎重に検討していく方針である。		5013	5013010	株竹中工務店	1	事業用定期借地権の期間を最大30年とする	借地借家法第二十四条の「存続期間を十年以上二十年以下として」を「存続期間を十年以上三十年以下として」に変更する			法務省 国土交通省	・定期借地権期間延長の効果	
z1200200	自動車登録事項等証明書の電子化の容認	国土交通省自動車交通技術安全部 平成13年11月6日付通達名称：「登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について」	登録事項等証明書は、何人も、国土交通大臣に対し、その書面での交付を請求できることとされている。 なお、自動車盗難防止等の観点から、平成13年12月3日から、全国の運輸支局及び自動車検査登録事務所において、登録事項等証明書の再交付申請者等に対し、運転免許証の提示を求める等により、本人確認を実施することとした。	b		登録事項等証明書に関する手続きの電子化については、自動車保有関係手続きのワンストップサービスの運用開始に間に合うように、利便性の向上や個人情報保護等の観点から検討する。		5029	5029310	(社)日本損害保険協会	31	自動車登録事項等証明書の電子的確認	1. 自動車登録事項等証明書の電子交付・照会 2. 1が前提となるが、保険会社の手続きとして車両登録の有無確認が必要な場合、電子証明書を持つ保険会社が、契約者名(車両所有者)登録番号又は車体番号で照会を行い、存在を確認することで書類の取付に代える。	契約・異動等の手続き処理の迅速化・正確化。	国土交通省自動車交通技術安全部 平成13年11月6日付通達名称：「登録事項等証明書交付請求者及び自動車検査証再交付請求者等に対する本人確認の実施について」 趣旨：「平成13年12月3日から、全国の陸運支局及び自動車検査登録事務所において、登録事項等証明書の交付請求者及び自動車検査証の再交付申請者等に対して、運転免許証の提示を求める等により、本人確認を実施することとした。」	国土交通省		
z1200210	継続車検時の自動車税納税証明書提示の廃止	道路運送車両法第97条の2	地方自治体が発行する自動車税の滞納がないことを証する書面の提示がないものは、道路運送車両法第62条の継続検査を行わないこととしている。	c		自動車税納税証明書の提示以外の方法で自動車税の滞納がないことを確認することは困難。 ただし、自動車保有関係手続きのワンストップサービス化(平成17年中実施予定)に併せて、電子的に納税を確認できるシステムを地方自治体が構築すれば対応は可能である。		5034	5034360	(社)リース事業協会	36	継続車検時の自動車税納税証明書提示の廃止	継続車検時に自動車税納税証明書を提示する必要があり、大量の自動車を所有するものに限って、自動車税の徴収と車検を切り離すこと等の措置を図ること。	事務管理の合理化による新規ビジネスの創出が可能となる。	道路運送車両法第97条の2	国土交通省 総務省		
z1200220	宅地建物取引主任者証の交付にかかる都道府県知事が指定する講習実施場所の広域化	宅地建物取引業法第22条の2・同法第22条の3、宅地建物取引業法施行規則第14条の17	取引主任者証の交付申請をしようとする者は、その前に登録をしている都道府県知事が指定する講習を受講しなければならない。また、講習受講義務は取引主任者証の有効期間の更新を受けようとする場合について準用されており、取引主任者として業務に従事しようとする者は、五年毎に登録をしている都道府県知事が指定する講習を受けなければならない。なお、当該講習の指定は、都道府県の自治事務である。	c		都道府県知事が取引主任者を監督するにあたり、取引主任者の氏名や住所等は各都道府県知事が備え付ける宅地建物取引主任者資格者登録簿に記載事項とされているため、取引主任者は住所を変更したときは変更の登録の申請をしなければならない。一方、業務に従事する事務所の変更により現在登録を受けている都道府県知事の管轄外に所在する事務所において業務に従事し又は従事しようとする場合は、取引主任者の登録の移転を行うことができ、この手続は所定の申請書等の提出によって簡便に行うことが可能であるとともに、上記による住所変更の手続と同時に、上記による住所変更の手続と同時に、取引主任者として業務に従事する事務所を変更しても、新たに業務に従事する事務所近傍で登録移転後の都道府県知事が指定する講習を受講することができる。 また、取引主任者の登録に関する一連の事務は都道府県知事が行うこととされており、取引主任者証の交付・更新に際し最新の知識を付与し、素養を高める当該講習については、	(「措置の概要」欄より続く) 当該講習の受講により再度の試験等を経ることなく引き続き取引主任者として活動することから、必要かつ十分な講習を、取引主任者の監督を行う都道府県知事の責任において行う必要がある。したがって、登録地以外の都道府県知事が指定する講習以外の講習の受講をもって取引主任者証の交付・更新の要件として認めることは適切でないと考え、なお、当該講習は都道府県知事が指定するものとされており、都道府県知事が管轄地域外の機関が行う講習を指定することも可能である。	5035	5035090	(社)信託協会	9	宅地建物取引主任者証の交付にかかる都道府県知事が指定する講習実施場所の広域化	・宅地建物主任者証の有効期間の更新時に必要となる法定講習は、登録地の都道府県知事が指定する講習と定められている。 登録地以外の都道府県で実施する法定講習の受講が認められていないことが多いが、有効期間更新のためには、居住地より遠隔地であっても、登録地の講習を受けざるを得ない状態である。 ・登録地以外の都道府県知事が指定する法定講習受講も可とするが、もしくは是全国統一の取扱を要望。	・企業のコスト負担の軽減及び宅地建物取引主任者の人材の流動化に資する。	・現在、転勤等により登録地を離れた場合、登録地まで有効期間の更新のための法定講習を受講に行かなければならず、コスト負担が重い。また、これを回避するため登録地移転を行ったとしても、広範囲に本支店が所在し、社員の転勤が頻繁に行われる企業の場合には、登録地移転を行うことは煩雑であり、コスト負担も重い。	国土交通省 国土交通省 国土交通省		

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答 (様式 1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	要望主体	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他 (特記事項)
								要望事項管理番号	要望事項管理番号		要望事項番号	要望事項番号							
z1200230	外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	外貿埠頭公社の解散及び業務の承継に関する法律施行規則第5条第1項	外貿埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却、修繕費、管理費、災害復旧引当金、貸倒引当金、支払利息等の費用額の合計を基準とし、かつ、岸壁等に係る外貿埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定めている。	e		公社埠頭の貸付料は、埠頭公社と船社等との間で結ぶ岸壁等賃借契約による民間契約で決定されている。なお、貸付料算定については原価回収主義を基本としつつも、埠頭公社の経営努力により原価項目である整備コストや管理コストの圧縮により貸付料の低減を図ることも可能である。		5036	5036010	(社)日本船主協会	1		外貿埠頭公社の埠頭等貸付料の適正化	外貿埠頭公社における岸壁等の貸付料の額は減価償却、修繕費、管理費、災害復旧引当金、貸倒引当金、支払利息等の費用額の合計を基準とし、かつ、岸壁等に係る外貿埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭公社が定めている。	昭和55年12月16日の港湾審議会答申では外貿埠頭公社の業務の移管に関して、外貿埠頭の管理運営という公共的かつ国家的に重要な業務を行うものであるため、前記の通りこれを適正かつ確実に運営していくことが出来るような財団法人を国が指定するとともに、指定された財団法人に対しては法人の指定に伴う通常の監督のほか、国の海運政策及び港湾政策との整合性の取れた外貿埠頭の整備及び管理が行われるよう国の監督措置が必要となる。たとえば、貸付料の適正水準の確保、外貿埠頭施設の処分などの制限、需給バランスと港湾間の機能分担を考慮した外貿埠頭の整備などの為の措置が挙げられる。』とした。国はこの答申を充分尊重し、原価主義に基づく料金の妥当性検証、及び荷動きの実態や公共埠頭料金との格差等も充分勘案、弾力的で国際競争力を有する料金設定をとするように各埠頭公社を指導すべきである。	外貿埠頭公社の解散及び業務の承継に関する法律施行規則第5条第1項	国土交通省		
z1200240	船員保険の被保険者資格の見直し	船員保険法第17条、第18条、第19条、船員法第1条(通達)外国人船員等(派遣)外国人船員等の認定について	船員保険の被保険者は、船員保険法第17条に基づき、船員法第1条に規定する船員とされていることから、原則として日本船舶に乗り組む者が、船員保険の被保険者となる。しかしながら、通達により、やむを得ない事由により一時的に日本船を所有できなかった船舶所有者に雇用されている者であって、一定の条件を満たす者については、外国船舶に乗り組む者であっても、地方運輸局長等の認定により、最長2年半の間、特例的に船員法上の船員とし、船員保険の被保険者として取り扱っているところである。	b		次期通常国会に船員派遣事業の制度化等についての法律案を提出すべく検討を進めているところであり、当該要望についてもその中で併せて実現に向けて検討していく。なお、実施時期は、船員派遣事業の制度化等に合わせ平成17年度を予定。		5036	5036040	(社)日本船主協会	4		船員保険の被保険者資格の見直し	具体的事業なし	・船員保険の被保険者は、船員保険法第17条に基づき、船員法第1条に規定する船員と規定されていることから、日本籍船を所有または雇用船することが出来なくなった事業主は、船員法に規定する船舶所有者でないとの解釈により、この事業者が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではないため、船員保険の被保険者資格を失うこととなる。なお、平成8年の運輸省通達により、やむを得ない事由により一時的に日本船を所有できなかった船舶所有者に雇用されている者であって、一定の条件を満たした者については、地方運輸局長等の認定により、最長2年半の間、特例的に船員法上の船員として、取り扱うこととされているが充分ではない。	・船員法第1条 ・船員保険法第17、18、19条	国土交通省 厚生労働省	添付資料「船員労働供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告(2002年7月15日)」	
z1200250	船員の職業紹介事業等の実施の容認	船員職業安定法第33条、第34条、第53条、第54条	船員労働供給及び船員職業紹介については、船員に対する中間搾取等の恐れがあることから、船員職業安定法第53条、第54条等に基づき原則として禁止されている。しかしながら、船舶所有者を代表する団体、船員を代表する団体、船舶所有者及び船員を代表する共同の団体又は公益を目的とする団体が有料でないこと等の一定の条件を具備するもの、又は労働組合法による労働組合が国土交通大臣の許可を受けて無料の船員労働供給事業を行うものについては、公益的な団体であり、中間搾取等のおそれなく、船員の労働保護上問題がないと考えられることから許可を行っているところである。	b		「船員労働供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告(2002年7月15日)」の結論及び関係者等との協議・調整を踏まえ、常用雇用型船員派遣事業の制度化及び無料職業紹介事業制度の拡充を行うべく次期通常国会に法律案を提出すべく検討を進めているところである。(法律の施行にあたっては、船員中央労働委員会への意見聴取が必要)なお、法律の施行にあたり、関係者に周知する必要があるため、実施時期は平成17年度を予定。		5036	5036050	(社)日本船主協会	5		船員職業紹介事業等の許可	具体的事業なし	・現行は、船舶所有者を代表する団体、船員を代表する団体、船舶所有者及び船員を代表する共同の団体又は公益を目的とする団体が有料でないこと等の一定の条件を具備するもの、又は労働組合法による労働組合が国土交通大臣の許可を受けて無料の船員労働供給事業を行うものを除いては、何人も船員労働供給事業を行ない又はその労働供給事業を行う者から供給される人を船員として自らの指揮命令の下に労働に従事させてはならないと船員についての労働供給事業、職業紹介事業が制限されている。	・船員職業安定法第33-42、53-56条	国土交通省	添付資料「船員労働供給事業及び船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告(2002年7月15日)」	
z1200260	高速自動車国道法に関する新設、改築の管理に民間投資(寄付)の活用	高速自動車国道法第6条第1項、第20条第1項、道路整備特別措置法第2条の2等	・高速自動車国道の新設・改築は、高速自動車国道法第6条に基づき国が行う、あるいは、道路整備特別措置法第2条の2に基づき日本道路公団が行うこととなっている。	b		現在、道路関係四公団の民営化に向けて所要の検討を進めているところであり、その中で、さまざまな資金調達の方法について検討する。		5037	5037020	個人	2		高速自動車国道法に関する新設、改築の管理に民間投資(寄付)の活用	高速自動車国道法に関する新設、改築の管理は、国土交通大臣が行う新設、改築の管理に民間投資(寄付)を活用する。	高速道路の持つ機能は、大きな経済効果をもたらす。そして、本来に必要とする路線、あるべき姿での整備は、日本経済の再建の鍵とも考えられる。大きな利益を生んでいる企業の資金を有効に活用、社会への還元の機会を与えてあげたいかがが。整備路線は、寄付する企業に選択させ、路線の命名も委ねる。また、寄付した額の企業利益については、無税とする。	高速自動車国道法第6条及び道路法第50条他	財務省 国土交通省	・添付資料 1、雑誌「幸福の科学出版「ザ・リバティ」より抜粋 ・高速道路の無料化の経済波及効果、そして、奈良の大仏建立に当たっての施策など考える材料にされた。 ・松下幸之助式「ダム経営」論など参考にされた。	

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答 (様式1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	要望主体	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他 (特記事項)
								要望事項	要望事項		要望事項	要望事項							
z1200270	厨房に関する各規制の電気厨房機器の特性に見合った規制への見直し	建築基準法第28条第3項 建築基準法施行令第20条の3	かまど、こんろその他火を使用する設備又は器具を設けた建築物の調理室、浴室等には、原則として換気設備を設けなければならない。	e		電気厨房機器は火を使用する設備若しくは器具には該当しないため、建築基準法第28条第3項は適用されず、従って、電気厨房機器を設けた調理室等に設ける換気設備については、建築基準法施行令第20条の3の基準に適合させる必要はない。		5040	5040060	株式会社	6		厨房に関する各規制の電気厨房機器の特性に見合った規制への見直し	電気厨房の推進により、ガス厨房と比較して省エネ、省コストおよび環境改善に対するメリットは大きい。	消防法の適用においては、基本的に市町村の解釈、判断に基づき運用されるため、同じ設備でも許可の判断にばらつきが生じる。特にガス厨房主体の現行法に対し、電気厨房に関する基本的な設備に対して統一解釈が行なえるよう、新たな法整備、もしくは改正をお願いしたい。	建築基準法施行令(抄)第2章第1節の2 換気設備の衛生上有効な換気設備を確保するための構造(業務用厨房ガス機器設置基準)	国土交通省 総務省		
z1200280	電気通信工業に係る特定建設業許可の要件のうち、実務経験の条件緩和	建設業法第15条	「指導監督的な実務経験」とは、建設工事の設計又は施工の全般について、工事現場主任者又は工事現場監督者のような資格で工事の技術面を総合的に指導監督した経験をいう。	d		「点検」は建設業法における「電気通信工事」に該当しないが、「補修工事」の内容に建設業法における「電気通信工事」に該当するものが含まれていれば、現行制度上、指導監督的な実務経験として取り扱うこととなっている。		5040	5040070	株式会社	7		電気通信工業に係る特定建設業許可の要件のうち、実務経験の条件緩和	資格取得条件の緩和により、他の建設業に比較し資格認定の少ない電気通信工業における有資格者を確保する。	電気通信関連業務は専門技術を要する業務提供が多く、年間を通じ一括契約で実施している点検補修工事も、一般工事と同等レベルの技術が必要である。これより指導監督の実務経験の従事業務に新たに加えることで有資格者の確保、拡大を図る。	建設業法第15条(許可の基準)	国土交通省		
z1200290	公有水面埋立法における国土交通大臣への報告・協議事項の廃止・縮小	公有水面埋立法第23条第2項、第27条第3項、第29条第3項	竣功認可の告示前に工作物を設置しようとする場合は、免許権者(都道府県知事又は港湾管理者)の許可を受けるとされ、埋立ての免許に際し国土交通大臣の認可を受けた場合は、この許可にあたって予め免許権者(都道府県知事又は港湾管理者)から大臣への報告が必要。また、竣功認可の告示後10年以内に埋立地の権利の設定・移転等を行う場合は、上記と同様に埋立ての免許に際し大臣認可を受けた場合は、予め免許権者より大臣への協議が必要。	c		一定の要件に該当する埋立ては、もたらす影響が大きく、利害関係者との調整が複雑化することから、より慎重な取り扱いを必要とするため、免許権者のみでの判断に委ねることなく、主務大臣がその許可の目的、利害関係の調整、環境保全上の配慮について客観的・広域的な見地から総合的に検討し認可することとされている。また、公有水面埋立法(以下「法」という。)第23条第2項に係る報告、第27条第3項及び第29条第3項に係る協議については、免許時に大臣の認可を受けた埋立てのみを対象としている。第23条第2項に係る報告は、地方自治法に基づき免許権者に対して助言等の措置を行うことができる。協議等を廃止すれば、免許権者の許可内容が認可の告示前に工作物の設置を行ったほうが合理的な場合と考えられ、このような場合、免許権者の許可に併しめるとともに竣功認可の告示前に埋立地を使用できるといったのが同条の趣意である。法27条第3項及び第29条第3項に係る協議は、埋立権者は所有権を取得後、当初の用途に従って埋立地を使用しなければならない。しかし、一旦取得した後は、普通土地と同様に権利の移転・設定が可能であり、また埋立地の用途をめぐる社会経済情勢の変化により、用途変更を認めざるを得ない場合もあることから、これらの場合は免許権者の許可に併しめるとともに可能なとしている。(以下「その他」欄に続く)	大規模な埋立・掘削の廃止の困難性 これらの事務は、自治事務に分類されるが、法第47条第1項に基づく主務大臣の認可を受けた埋立ての許可については、当該許可処分上の内容が認可した内容と組をきたさないようにする。また、予め主務大臣に協議・報告(以下「協議等」という。)することとされているものであり、主務大臣は、協議を受けた後必要がある場合に、地方自治法に基づき免許権者に対して助言等の措置を行うことができる。協議等を廃止すれば、免許権者の許可内容が認可の告示前に工作物の設置を行ったほうが合理的な場合と考えられ、このような場合、免許権者の許可に併しめるとともに竣功認可の告示前に埋立地を使用できるといったのが同条の趣意である。また2次提案においては制限期間の短縮(10年)	5049	5049020	大阪府	2		公有水面埋立法における国土交通大臣への報告・協議事項の廃止・縮小	公有水面埋立法第23条第2項による国土交通大臣への予めの報告を撤廃する。 ・とも、今後、年に数件程度の案件が発生する見込みである。 ・国土交通大臣への報告・協議事項の廃止・縮小により、迅速な事務処理が可能となり、企業誘致等を円滑に進めることができる。	いずれも免許権者(知事)において適切に対応することが可能な事務であり、地方分権の観点からも、国の関与の必要性が乏しいと思われるものについては、国の関与の廃止、縮小することが望ましい。	公有水面埋立法	国土交通省		
z1200300	訪問介護事業所が行う通院等乗降介助に付随する無料移送サービスの実施の容認	道路運送法第4条	道路運送法上、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、旅客自動車運送事業の許可が必要である。提案の訪問介護事業者が行う訪問介護と一体となった要介護者輸送については、介護報酬の対象になるか否かにかかわらず、有償のタクシー事業に該当するものであり、タクシー事業の許可を受けるとともに認可を受けた運賃を収受することが必要である。なお、構造改革特区におけるNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業については、特区における結果を検証の上、全国実施を図ることとしている。また、福祉輸送をめぐる問題については、無用の混乱を招くことがないよう、厚生労働省とも十分調整を図りながら、改善の実があらうよう検討を進めておりところである。	c		道路運送法上、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、旅客自動車運送事業の許可が必要である。		5050	5050010	富山県	1		訪問介護事業所が行う通院等乗降介助に付随する無料移送サービスを許可を取らずに行えること。	介護保険法に定める訪問介護事業所のホームヘルパーが、その利用者をホームヘルパー自らが運転する車両で病院等へ移送することについては、利用者から移送に係る料金を徴収しない場合であっても、介護報酬が出ていることから無償とはいいい難く、道路運送法上の許可を受けなくてはならないとしている。	介護保険法に定める訪問介護事業所が、その利用者をホームヘルパー自らが運転する車両で病院等へ移送することについては、介護報酬の通院等乗降介助以外に料金を徴収しない場合、道路運送法上の許可を受けなくてはならないとして実施することとする。	平成15年4月の介護報酬改訂により「通院等乗降介助」が新設された。その際に、厚生労働省通知により、「実施の際は道路運送法に抵触しないこと」と明記されたことから、全国において事業体制の届出の際に道路運送法上の許可を必要とするか問題となり、厚生労働省は、届出の際は許可を受けていることを要件としないと通知した。一方、国土交通省は、料金を取らなくても道路運送法上の許可を取らなければならないとしている。介護の現場からは高齢者が病院へ行く場合、タクシー利用では高額料がかかるため、ホームヘルパーの運転する車両に無料で乗せてもらうことを認めてほしいとの意見が寄せられている。	道路運送法第4条	国土交通省	国土交通省においては、現在、ボランティアの有償輸送特区を認めているが、その実施にあたっては、地方公共団体が主宰する運営協議会の設置 有償運送の条件(運送主体をNPO等に限定、運送の対象をあらかじめ登録した会員に限定、運転者は二重免許を有すること、損害賠償計画など)など多くの条件を付けている。 国土交通省は、この特区の実施状況を踏まえ、9月以降にその検討結果を施策に反映させたいとしている。

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	要望主体	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
								要望	要望		要望	要望							
z1200310	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	道路整備特別措置法第2条の4、第11条第2項	高速道路料金車種区分は、道路運送車両法等の区分により規定されており、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トンを超えて1つの区分としている。	b		高速道路の料金車種区分は道路運送車両法等に定められた車両総重量や大きさ等を基本としており、見直しについては、関係法令の改正の動向や負担の公平の観点も踏まえて検討する必要がある。		5057	5057010	(社)全日本トラック協会	1		貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	大型自動車と普通自動車の区分の境界 最大積載量5トン、車両総重量8トン	(1) 運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたっては、「大型自動車」と「普通自動車」との区分の境界を、現行の「最大積載量5トン又は車両総重量8トン」から車両総重量について「10トン以上」と改めるよう措置されたい。 (2) 運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、車両総重量8トンを境に区別されている他の規制及び通行料金等に於いて、境界を総重量10トン以上とするよう見直しをされたい。 (3) 上記(1)及び(2)の見直しについて、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図られたい。	警察庁 道路交通法第3条・第8条第1項・第20条第2項・第22条、同法施行令第7条の2第1項・別表第3、同法施行規則第2条、国土交通省 道路運送車両法第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18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、区画線及び道路標示に関する命令第2条(別表第1-305・305の2・327の2)・第9条(別表第5-109の4)	警察庁 国土交通省		
z1200320	NR装置の最高速度基準の緩和	国土交通省 昭和47年7月 自車第544号 自動車の走行性能について	車両総重量に係る基準緩和認定を受けた自動車のうち、車両総重量が50トン以上の被けん引自動車をけん引する自動車には、運行時の安全性の確保のため、最高速度を60km/h以下の抑制することが必要なけん引車には、速度制限装置(いわゆるNR装置)が装着されなければならないこととされている。	c		速度制限装置については、近年、速度制限装置を取り外した車両による事故が多発したため、平成8年1月から速度制限装置の機能確認の徹底を図っているところである。重量物を輸送する自動車の交通事故の重大性に鑑み最高速度を引き上げることが困難である。		5057	5057030	(社)全日本トラック協会	3		NR装置の最高速度基準の緩和	NR装置の作動速度 60km/h	NR装置の作動速度は60km/h以下とされているが、実際の走行では指定の速度維持が困難であるので、交通流のスムーズ化や安全走行の確保を図る観点から、NR装置の作動基準について現行の60km/hから70km/h程度にまで引き上げられたい。	国土交通省 昭和47年7月 自車第544号 自動車の走行性能について	国土交通省		
z1200330	土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車による交通事故防止等に関する特別措置法第3条第3項、第4条、第6条	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。土砂等を運搬する専ら貨物を運搬する構造となっている道路交通法第3条に規定する大型自動車を使用する者は、技術上の基準に適合する積載の重量計を当該土砂等運搬大型車両に取り付けなければならないこととなっている。	c		運賃負担力の小さいものを運搬するダンプカーは、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。従って、「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、道路運送法により義務づけられている使用者等の表示に比べて、より見やすい表示番号を表示することにより運転者・使用者の無謀な運行に対する自戒自粛を促すこととしている。このため表示番号制度の廃止は困難。ダンプカーによる過積載は、依然として過積載全検挙数の半数近く(平成13年度)を占めるという厳しい状況にあることから、自重計の取付義務規定を廃止すること困難である。		5057	5057080	(社)全日本トラック協会	8		土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車に関する規制の緩和	土砂等を運搬する大型自動車を使用するものは、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。土砂等を運搬する大型自動車を使用するものは、当該車両に積載重量の自重計を取り付けなければならない。 (1) 営業用貨物自動車には、使用者の名称等の表示が義務づけられていることから、二重規制とならない営業用ダンプカーへの「表示番号の指定」及び「表示番号の表示」義務については、廃止されたい。 (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は、営業用については運行管理等により、過積載違反が大幅に減少している現状に鑑み、物流コストの低減を図る観点から、早期に廃止されたい。	国土交通省 土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法第3条第2項・第4条・第6条	国土交通省		
z1200340	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	都市計画法第29条、第34条 都市計画法施行令第21条	市街化調整区域で開発行為を行うには、法第34条各号のいずれかに該当しなければならないが、例えば同法第34条第10号口では、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがないと認められ、かつ、市街化区域内で行うことが困難又は著しく不適当と認められる開発行為について、都道府県知事等が開発審査会の議を経て個別に許可できることとなっている。	d		貨物自動車運送事業法第2条第6項の特別積合せ運送事業については、特定多数の荷物の貨物が大量に持ち込まれる事業場間において、これらの荷物を積み合わせて長距離にわたり定期的に運送する物流の根幹としての役割を担う公益性の高い事業であり、当該事業の用に供する施設に関する事業が土地収用法の収用適格事業にも該当するなど、極めて高い公益性が認められるため都市計画法施行令第21条第6号において開発許可不要とされているところ。一般貨物自動車運送事業及び倉庫業の全てが、上記特別積合せ運送事業と同等の公益性を有しているとはいえないものの、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業の用に供する建築物に係る開発行為についても都市計画法第34条10号口該当するか否かを、都道府県知事等が個別に判断して許可できることとなっている。		5057	5057100	(社)全日本トラック協会	10		市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業の用に供する建築物に係る開発行為については、都市計画法第34条第10号口該当するか否かを各許可権者が個別に判断して許可することとなっている。	市街化調整区域における物流施設の開発について、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業についても、特別積合せ運送事業と同様に開発許可を不要とされたい。	国土交通省 都市計画法第29条・第34条、都市計画法施行令第21条	国土交通省		

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答（様式1）

（回答欄）

（要望事項欄）

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	要望主体	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他（特記事項）
								要望事項管理番号	要望事項管理番号		要望事項管理番号	要望事項管理番号							
z1200350	二輪独自の高速道路通行料金の設定	道路整備特別措置法第2条の4、第11条等	高速道路料金の車種区分については、より負担の公平を図る観点から、昭和63年の道路審議会答申を受けて、平成元年の料金改定において、それまで二輪車からマイクローバスや8トン未満の貨物自動車までが含まれていた普通車の区分を「中型車」、「普通車」、「軽自動車等」の3車種に分け、自動二輪車については、「軽自動車等」に区分している。	c		車種区分にあたっては、「車両が道路を傷める割合」に応じて負担する原因者負担の考え方、「車両が道路を占める割合」に応じて負担する占有者負担の考え方及び「高速道路を利用することで受ける利益の割合」に応じて負担する受益者負担の考え方を総合的に勘案して決定しているが、自動二輪車については、走行時に他の車両と同様に1車線を占有し、交通安全上必要な車間距離を確保する必要があること（占有者負担）、法定の最高速度は他の車種と同じく100kmである（受益者負担）こと等を考慮し、総合的に勘案した結果、軽自動車と同一の車種区分に分類しており、適正であると認識している。		5073	5073090	(社)日本自動車工業会	9		二輪独自の高速道路通行料金の設定	二輪車の高速道路通行料金は軽自動車と同額になっている。	四輪車と比較して、占有面積・道路損傷度の小さい二輪車が、高速道路通行料金の根拠である「車種区分」ならびに「車種間料金比較」に二輪車区分がないため、二輪車専用料金の設定がない。これは二輪車ユーザーに必要以上の経済的負担を強いている。	道路整備特別措置法施行令	国土交通省		
z1200360	回送運行許可番号標（仮ナンバー）の現車への取り付け規制の緩和		現在回送運行許可番号標を用いて自動車の回送を行う場合、回送運行許可番号標を自動車の前後に取り付け表示することを前提に運行を許可している。また、構造改革特区においては「自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化事業」においては、使用する回送運行許可番号標の材質をビニールのような柔らかい丈夫な素材で作成し前面及び後面ガラス内側に取り付けられるようにしている。	c		一般交通の用に供される道路を走行する場合、道路交通における安全確保等の面から、回送運行の許可を受けていることを明示する必要がある。しかしながら、自動車運送船から陸揚げした自動車の駐車場等への回送や、自動車運送船への積み込む自動車の回送運行に使用される仮ナンバーの表示の緩和について要望が提出され、既に構造改革特区として仮ナンバーの表示を簡易な方法で行えるよう措置したところである。今回提案の代替案のように、回送運行の対象となる車両がダミーカーとともに走行しようとしても、一般車両の通行する道路においては、信号や交通の流れ、或いはアクシデント等によりダミーカーから離れてしまい、結果として回送運行の許可の対象となる車両か否かが判然としなくなる等が考えられる。 （「措置の概要」欄より続く） したがって、代替案は受け入れられない。なお、一般交通を遮断するのであれば、回送運行許可番号標を取り付けることなく走行することは可能である。 （以下「その他」欄に続く）		5073	5073110	(社)日本自動車工業会	11		回送運行許可番号標（仮ナンバー）の現車への取り付け	4輪完成車の輸出船積に際し、港の構造一般道を回送運行してあります。一般道を回送運行するには、必ず現車へ番号標(仮ナンバー)を付けることになっております。 （改訂案） ダミーカーと呼ばれる車（登録車）を含め5・6台で回送運行するのであらかじめ運行ルートを申請することによりダミーカーに回送運行である旨の表示をおこない現車には表示しない。	回送運行の際、番号標（仮ナンバー）の取り付け取り外しの時間のロス及び経費増になっている。	道路運送車輛法第36条の2第1項「中部運輸局回送運行に関する事務処理要領」静陸登第105号の2（許可申請）第4条2（6）取扱規程	国土交通省		
z1200370	危険物コンテナ収納検査の基準及び料金規定の見直し	危険物船舶運送及び貯蔵規則（危規則）第129条の2第1項、第130条第1項、第5項、第8項から第11条まで、第132条、第132条の2、第133条	コンテナへの収納検査は、危険物がコンテナに適切に収納されていない場合に、容器の破損等により危険物の漏えい、火災等の事故につながる可能性があることから、特に危険性の高い危険物を収納する場合に国又は認定機関による検査を義務付けている制度である。現在、コンテナへの収納検査は危規則に基づき認定された（社）日本海事検定協会が実施している。	d		（社）日本海事検定協会は、検査に要する実費を手数料として徴収しているが、1個のコンテナに収納する危険物の数量が少ない場合であっても、検査には一定の時間及び費用を要するものであるため、コンテナ1個あたりの最低料金（20,400円）を定めているものと承知している。 現在認定を受けた公益法人のみが行うこととされている収納検査について、平成16年3月より、一定の登録要件を満足する法人が行うことができる制度とする予定であり、料金も含めた受検者の利便性の向上が図られるものと思われる。		5073	5073120	(社)日本自動車工業会	12		危険物コンテナ収納検査の基準及び料金規定の見直し	収納検査の対象品であれば、物量にかかわらず検査を受け収納検査料を検査機関に支払う。	検査料金は最低料金が設定されているが、物量が少ない補修用ペイント等であっても高額な検査料を支払うことになり経費増になっている。	「危険物船舶運送及び貯蔵規則」第129条の2第1項	国土交通省		
z1200380	国庫補助により整備した施設・設備等の処分制限の緩和							5076	5076030	愛知県	3		国庫補助により整備した施設・設備等の処分制限の緩和	県営都市公園の再整備	社会のニーズの変化に対応して、迅速に公園施設の転換を図ることが可能となる。これにより、公園の利用者が増加し、既存公園の活性化、ひいては地域の活性化を図ることができる。	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条 補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令第14条	国土交通省		

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答 (様式 1)

(回答欄)							(要望事項欄)												
管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項 (事項名)	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他 (特記事項)
z1200390	都市公園法の占用施設、条件の緩和	都市公園法第7条第7号 都市公園法施行令第12条第2号の2 都市公園法施行規則第6条第2号 第8条第1項	都市公園内に占用が認められている下水道施設、処理施設及びポンプ施設と規定されている。また、都市公園の地下に都市公園法施行令第12条第2号の2に規定する水道施設等を設置する場合、公園の面積が2ha以上、占有面積の2倍以上という条件を満たしている必要がある。	b		空地进行を整備して災害の防止に資すること等を目的とした都市の貴重なオープンスペースの性格を有している都市公園に、公園施設以外の施設等を設けることは都市公園の効用を阻害する危険が高いため、都市公園法第7条において占有物件を限定的に定めているところである。 また、都市公園の地下に水道施設等を設けることについては、都市公園が都市の貴重なオープンスペースの性格を有していること等から、地下に占有物件のない面積をなるべく確保するために公園の面積が2ha以上という条件を設けているところである。 一方、都市公園と他の施設とを立体的に活用することが望まれる場合もあり、地域の状況によっては地下の利用ができるように、新たに公園立体区域を定めることができる制度(立体公園制度)を設けることについて検討中。		5076	5076040	愛知県	4	都市公園法の占用施設、条件の緩和		都市公園法で地下に設けられるものとして占有が認められる下水道施設は「処理施設及びポンプ施設」とされているが、雨水貯留施設も含めるものとする。 また、占有が認められるのは、2ヘクタール以上の公園とされているが、街区公園の規模でも占有できることとする。	雨水貯留施設の設置	都市公園内に雨水調整池を設置しようとするが、貯留池は該当しないとして事業実施に至らなかった。 また、都市公園の内2ヘクタール以上の面積を有する公園が占有の対象であり、2ヘクタール未満の公園では、占有できない。	都市公園法第7条 都市公園法施行令第12条第1項第2号の2 都市公園法施行規則第6条第1項第2号 第8条第1項	国土交通省	
z1200400	公共下水道管渠の河川縦断占用の容認	河川法第24条(土地の占有の許可)、河川法第26条第1項(工作物の設置等の許可)、河川法第28条第1項(管渠等の設置の基準)	河川区域内に管渠等を設置する場合、河川の縦断方向に設置しないことを基本とする。	d		治水上、重要な施設である堤防の弱体化につながるなど安全性を確保し、計画断面内に入れないなど安全性を確保し、河川の縦断方向に設置しないことによる影響を軽減する必要がある。また、河川の縦断方向に設置しないことによる影響を軽減する必要がある。また、河川の縦断方向に設置しないことによる影響を軽減する必要がある。		5077	5077010	愛媛県松山市	1	公共下水道管渠の河川縦断占用		公共下水道の整備区域で、河川敷地を除くは下水道管渠を設置する場所がなく、かつ河川が掘込み河川である場合は、河川の管理道内に下水道管渠を縦断占有できるように許可基準を緩和してほしい。	公共下水道が整備されることにより、生活環境の改善や公共用水域の水質改善等が図られる。	河川区域内に下水道管渠を設置する場合、河川法第26条第1項に基づく許可を河川管理者から得る必要があるが、その許可の基準である「工作物設置許可基準」において、管渠等(水道管、下水道管、ガス管等)は、河川の縦断方向に設置しないことを基本とすることが明記されている。そのため公共下水道の整備区域でありながら、河川管理者の許可が得られないため、公共下水道の受益を受けられない問題が生じている。	河川法第24条(土地の占有の許可)、河川法第26条第1項(工作物の設置等の許可)、建設省河川局治水課長通達「工作物の設置許可基準第17の1(管渠等の設置の基準)」	国土交通省	
z1200410	都市計画決定基準の見直し	都市計画法第21条 都市計画法施行令第15条 都市計画法施行規則第13条の2	市町村が都市計画を変更する際には、都市計画審議会の議を経ること、都道府県知事の同意を得ること等の手続が必要であるが、政令で定める軽易な変更については、一定の手続を省略することができる。	c		都市計画を定める際には、都市計画審議会の議を経ることとされているが、これは、住民の意見とともに、公正かつ専門的な第三者の意見を踏まえて都市計画を定めることが、都市計画に対する住民の合意形成の円滑化及び都市計画の着実な実施の観点から重要であること、また、都市計画決定による権利制限の合理性を第三者機関の判断に任せしめることが必要であることによるものである。 現行制度上、都市計画の軽易な変更については、手続の一部を省略することができるものの、都市計画審議会への付議については、直接的には私人の権利利益に影響を及ぼさないと考えられる「名称の変更」についてのみ省略することができ、その他の変更については省略できないこととされている。 要望にある公共用地間の変更は、都市施設の種類の變更に該当し、当該施設を利用する者の範囲や、当該施設によりもたらされる支障の程度等、当該施設が私人の権利利益に対して与える影響の程度は施設の種類のことに異なり、一律に判断することは難しいことから、当該變更に際して都市計画審議会への付議を省略することは適当ではない。 (以下「その他」欄に続く)	(「措置の概要」欄より続く) 次に、都道府県知事の同意については、都道府県が定める都市計画と市町村の定める都市計画相互の矛盾を防止し、都市計画が一体のものとして有効に機能するように、一の市町村の区域を越える広域の見地からの調整を図る観点又は都道府県が定め、若しくは定めようとする都市計画との適合を図る観点から行われるものである。 現行制度でも、用途地域の位置、区域又は面積の変更等については、軽易な変更として、都道府県知事の同意を省略することができるが、要望にある公共用地間の変更は、上記のとおり都市施設の種類の變更に当たり、軽易な変更とは言いがたい。 (以下「その他」欄に続く)	5077	5077020	愛媛県松山市	2	都市計画決定の軽易な変更		都市計画法(以下「法」という。)第21条により都市計画の変更を行う場合、法第19条(市町村の都市計画の決定)に関しては、都市計画法施行令(以下「令」という。)第15条(法第21条第2項の政令で定める軽易な変更)により軽易な変更が認められている。このうち令第15条第3項により、位置、区域、面積、又は構造の変更については、都道府県知事の同意は一部省略される場合があるが、法第19条第2項の市町村都市計画審議会の議を省略することはできない。(名称変更は知事同意や都市計画審議会を省略できるが、位置や面積等については省略できない。) 都市計画法決定を受けて、事業実施した下水道処理場やポンプ場などの都市施設において、その敷地の一部を事業に支障のない範囲で他の公共用地 (以下「その他」欄に続く)	用地取得を伴う都市計画決定の必要な都市計画事業全般の事務処理が早くなり、円滑な事業執行が図れる。	都市計画決定を受けて、事業実施した下水道処理場やポンプ場などの都市施設において、その敷地の一部を事業に支障のない範囲で他の公共用地 (以下「その他」欄に続く)	都市計画法第21条 (都市計画の変更) 都市計画法施行令第15条(法第21条第2項の政令で定める軽易な変更)	国土交通省	(「具体的規制改革要望内容」欄より続く) (例えば街路など)として提供する場等においても都市計画決定の変更事項となり、都市計画審議会の議を経なければならない。公共用地間の軽易な変更などの場合、知事同意や都市計画審議会を省略しても差し支えない案件もあると認められるので、一定の基準を設け、基準を満たすものは省略できるようにすれば、事務処理が早くなり、円滑な事業執行が図れることから提案するものである。
z1200420	中心市街地における特定優良賃貸住宅制度の改善	特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律第3条第4号 同施行令第2条第1号及び第2号に規定する国土交通大臣が定める算定の方法 特優賃運用通達別記1	特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律に基づき、中堅所得者等に対する優良な賃貸住宅を供給することを目的とするものである。 提案の趣旨は、高額所得者に対する新たな補助制度の創設に関するものであるが、従来型の財政措置の基本的な方針の変更を伴うものであるため、対応は困難である。 「市町村基準係数の緩和」の趣旨が明かされていないが、市町村基準係数は、特定優良賃貸住宅に対する家賃対策補助の額の算定を行う上で、賃貸住宅の存する市町村毎の特性を反映させるものとして、定めているものであり、当該係数を変更することは予算制度の変更にはならず、従来型の財政措置の変更を伴うものであるため、対応は困難である。 (以下「その他」欄に続く)	f (一部) e) f c		特定優良賃貸住宅は、特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律に基づき、中堅所得者等に対する優良な賃貸住宅を供給することを目的とするものである。 提案の趣旨は、高額所得者に対する新たな補助制度の創設に関するものであるが、従来型の財政措置の基本的な方針の変更を伴うものであるため、対応は困難である。 「市町村基準係数の緩和」の趣旨が明かされていないが、市町村基準係数は、特定優良賃貸住宅に対する家賃対策補助の額の算定を行う上で、賃貸住宅の存する市町村毎の特性を反映させるものとして、定めているものであり、当該係数を変更することは予算制度の変更にはならず、従来型の財政措置の変更を伴うものであるため、対応は困難である。 (以下「その他」欄に続く)	(「措置の概要」欄より続く) 現行の規定は、法律の趣旨に適合した入居者資格を有するかどうかを判断する必要性から、収入等を確認するために最低限必要な書類の提出を求められているものであり、現行規定以上に書類を簡素化することは困難である。	5082	5082010	岐阜県岐阜市	1	中心市街地における特定優良賃貸住宅制度の改善		・入居資格に係る収入基準(収入分位25% - 80%)の撤廃 ・入居者が負担すべき金額の算定に係る市町村基準係数の緩和 ・入居申込み時の提出書類の簡素化		中心市街地の衰退化・空洞化が深刻となる中、「都心居住」促進策として特定優良賃貸住宅の供給は有効であると認識している。 しかし、制度上の諸規制により必ずしも目的どおりに機能していない面があるため、その規制緩和を要望する。 ・収入基準を超える(下回る)入居者は入居できないため。 ・入居者が負担すべき金額の算定に係る市町村基準係数の緩和 ・市町村ごとに定められている市町村基準係数が地域の実情に合っていないため、入居者負担額が高くなり、家賃が高くない都市では家賃補助メリットが期待できない。 ・一般の賃貸住宅に比べて提出書類が多く、家賃減額補助のない入居者に対しても過大な負担を強いっている。	・特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律第3条第4号 ・特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律施行令第2条第1号及び第2号に規定する国土交通大臣が定める算定の方法 ・特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律第3条第4号、特優賃運用通達別記1	国土交通省	<添付資料> 1. 特定優良賃貸住宅制度利用者(認定事業者、管理会社)要望書の内容 2. 特定優良賃貸住宅の入居率、入居者負担額等 3. 入居申込みの所得要件 4. 申し込みに必要な書類 5. 一般民間賃貸住宅との募集比較 6. 入居者負担額の計算方法 7. 制度の主な問題点 住宅の配置図

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答（様式1）

（回答欄）

（要望事項欄）

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	要望主体	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他（特記事項）
								要望事項	管理番号		管理番号	管理番号							
z1200430	土地区画整理補助事業における公共施設管理者負担金の取扱いの見直し	土地区画整理法第120条、第121条 同法施行令第66条 平成15年5月27日国都 市第67号国土交通省都 市・地域整備局長通達 昭和58年6月15日建設 省都市街路課長・区画 整理課長通達 平成15年6月10日国都 市第85号国土交通省都 市・地域整備局市街地 整備課長通達	現行の補助制度上、土地区画整理補助事業の地方負担分の都道府県、市町村の負担割合に関しては、各地方公共団体間の調整に委ねられている。従って、市町村が施行する土地区画整理補助事業（県道）の地方負担分について、県が公共施設整備にかかる負担金を支払うことは可能である。また、この場合、用地費相当分に限らず、施設整備費についても負担金を支払うことは可能である。	f		ご提案の内容は、補助事業の対象の拡充を単に求めるものであるため、今回の検討の対象にはならないと認識している。 なお、左記の通り、現行制度において都市計画道路整備にかかる地方負担分について県が負担金を支払うことには何ら規制がなされておらず、県道の費用負担については当該都道府県と市町村との調整によるものと認識している。		5086	5086010	埼玉県川口市	1	土地区画整理補助事業と公共施設管理者負担金の取扱いについて		市町村が施行する土地区画整理事業地内の都市計画道路である県道の整備については、通常、国庫補助事業として実施されているが、この場合、現実的に、公共施設管理者に負担金を求めることができないようになっている。 土地区画整理法、同施行令及び関連通達を改正し、国と地方公共団体の関係と地方公共団体間の関係を整理し、明確にすることを要望する。 具体的には、市町村が施行する土地区画整理補助事業（県道）の地方負担分に県の公共施設管理者負担金を求めることができるものとする。また、この場合は、用地費相当分に限らず、施設整備までを認めること。		土地区画整理法第120条、第121条 同法施行令第66条 昭和50年11月1日建設省都市街路課長通達 昭和三十八年6月15日建設省都市街路課長・区画整理課長通達 平成10年1月22日建設省都市街路課長通達 昭和三十八年6月15日建設省都市街路課長・区画整理課長通達	国土交通省	市町村施行の土地区画整理事業内の公共施設の整備については、県道に限らず、換地処分後の管理者と協議の上整備を行うのが実態であり、用地の確保と施設整備を合理的に行うには、公共施設管理者負担金の範囲を施設整備にまで広げる必要がある。公管金を用地費相当分に限定することは区画整理補助事業を実施する上では単に事務を煩雑にするだけである。また、国庫補助事業としての県道整備では、県の任意補助もあるが、財政上の理由によりまったく交付されていない事業区もある。	
z1200440	公共交通機関が十分でない地域における家用自動車による有償運送の容認	道路運送法第80条第1項、H15.3.18国自旅第232号通達	「構造改革特別区域法に係る交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」（H15.3.18国自旅第232号）において、運送の対象は当該地方公共団体に居住する登録を受けた会員とその同伴者に限定している。	c		「構造改革特別区域法に係る交通機関空白の過疎地における有償運送可能化事業における道路運送法第80条第1項による申請に対する取扱いについて」（平成15年3月18日付け国自旅第232号）4.（2）において、運送の対象を「あらかじめ登録した会員及びその同伴者とし、会員は当該地方公共団体の区域内に住所を有するものであること。」としているのは、本来、道路運送法上、他人の需要に応じて、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合には、輸送の安全及び利用者利便の確保の観点から、旅客自動車運送事業の許可が必要であるところ、今般の構造改革特別区域法による交通機関空白の過疎地における住民輸送サービスの確保の観点から真にやむを得ない場合に限り、地方公共団体が制度の運営において責任ある役割を果たすことを前提に、同法に規定する家用自動車の有償運送の許可を受けることができることとするものであり、ツーリズム関係者による輸送は、住民輸送サービスの確保の観点から真にやむを得ないものであると認められず、同法に規定する家用自動車の有償運送の許可要件である「公共の福祉を確保するため」には該当しないと考えられるため。 （以下「その他」欄に続く）		5095	5095050	鳥取県	5	公共交通機関が十分でない地域での顧客を運送するための規制緩和		・家用自動車による有償運送の禁止の緩和 ・現在は、運用通達で有償運送の許可を受けられるのが地方公共団体に限定されているが、この通達を改正し、公共交通機関が十分でない地域（過疎地域などの交通空白地）において、ツーリズム関係者が有償運送を行うための許可を受けられるようにする。		・当県では過疎・中山間地域における「都市と農山漁村との相互交流」を推進するため、「鳥取の自然まるごと体験」行動計画を策定中であり、 ・この行動計画は、都市住民との相互交流により、農山漁村地域の起業化、雇用の創出等を旨とするものです。 ・国の構造改革特別区域法での特例<1207>では、あらかじめ登録した地域内者のみを対象としており、県外者には対応出来ない状況です。 ・また、平成15年3月28日付け国自旅第250号による自動車交通局旅客課長の通知では宿泊施設と観光客との間の無償運送であれば旅客自動車運送事業類似行為にならないとしているが、定期的な公共交通機関のない中山間地域では、家用車による運送に頼らざるを得なく、これに伴う実費分を負担いただくことが必要。	道路運送法第80条第1項	国土交通省	
z1200450	海上コンテナ積載シャーシの車検期間の延長	道路運送車両法第61条	海上コンテナを積載するセミトレーラー、それを牽引するトラクタともに自動車検査証の有効期間は1年である。	b		自動車検査証の有効期間については、安全で環境と調和のとれた社会の実現を目指すという車検・点検整備制度の本来の目的を念頭に置き、そのあり方について、必要なデータ等を収集の上、常に検討して改善を図っていくこととしている。 このため、平成15年4月に検査・点検整備基礎調査検討ワーキンググループを開催するとともに、年内には学識経験者や交えた基礎調査検討会を設置して検討を進めることとしている。		5099	5099010	名古屋港管理組合	1	海上コンテナ積載シャーシの車検期間の延長		企業において、物流のトータルコストの削減が求められる今日、国際海上コンテナの国内輸送に関しても、輸送コストの削減はその輸送業者に向け、シビアに求められている。本事業を行うことにより、車検費用等の事業者の負担が軽減され、陸上輸送コストの軽減につながり、ひいては、荷主企業のコスト削減へと効果が波及していくものと考えられる。		道路運送車両法第61条	国土交通省		
z1200460	市街地再開発事業における建築基準法第86条の地権者全員同意要件の撤廃	建築基準法第86条第6項	市街地再開発事業において、一団地の総合的設計を活用して、複数建物を建築する場合には、権利調整手続（組合設立にかかる地権者の2/3以上の同意・権利変換・組合決議等）に加えて、上記建築基準法に基づく地権者の全員同意要件が課される。	d		建築基準法第86条第1項及び第2項の規定に基づき認定がなされた区域内においては、地権者及び借地権者が将来建築活動を行っていくに当たり、通常の土地と異なり、建築の自由が将来にわたって制限されるものとなるため、当該制限を受ける者について同意が必要である。 なお、事業計画の内容に応じ、例えば、都市再生特別地区や再開発等促進区の活用による容積率制限等の緩和により相当程度対応可能である。		5102	5102280	(社)日本経済団体連合会	28	市街地再開発事業における建築基準法第86条の地権者全員同意要件の撤廃		都市再開発法に基づく市街地再開発事業については、建築基準法に基づく地権者の全員同意要件の適用対象から除外すべきである。		建築基準法第86条第6項、都市再開発法第14条	国土交通省		

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)

(要望事項欄)

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	要望主体	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
								要望事項管理番号	要望事項管理番号		要望事項管理番号	要望事項管理番号							
z1200470	共同住宅の容積率算定基準のさらなる合理化	建築基準法第52条第3項	共同住宅においては、エレベーターシャフト、パイプスペース等については床面積に算入されている。一方、共同住宅における共用の廊下及び階段の用に供する部分については容積率算定の基礎となる床面積に算入されない。	c, d		建築基準法第52条第5項の共同住宅の共用の廊下又は階段の用に供する部分については、従来屋外に設けられる場合が一般的であり、延べ面積に算入しないこととされていたので、建築物の内部にある場合に延べ面積に算入しないこととしても実態上の影響は小さいが、エレベーターシャフト等については、一般的に屋内に設けられるものであり、延べ面積に算入されてきたものであるため、これらを延べ面積に算入しないこととした場合は建築物の規模が拡大し市街地環境の悪化が生じることから適切でない。 太陽光発電設備スペース及び燃料電池設備スペースについては、現行制度においても、建築基準法第52条第13項第1号に規定する「機械室その他これに類する部分」としての容積率緩和のほか、総合設計制度等の容積率緩和制度により対応可能である。		5102	5102290	(社)日本経済団体連合会	29		共同住宅のエレベーターシャフト、パイプスペース、ゴミ処理スペース、太陽光発電設備スペース、燃料電池設備スペースについて、容積率緩和の対象とすべきである。		エレベーターシャフト、パイプスペース、ゴミ処理スペース、太陽光発電設備スペース、燃料電池設備スペースは、廊下や階段の共用部分と同様に、都市インフラの一つであることから、良質な住宅供給を促進する観点から容積率緩和の対象とすべきである。なお、国土交通省は、「各府省等における規制改革に関する内外からの意見・要望等に係る対応状況(平成15年5月)」において、「これらを容積率算定の基礎となる床面積から除外した場合の市街地環境への影響は大きい」としているが、その具体的根拠は明らかにされていない。特に、太陽光発電設備等、環境配慮施設の導入が容積率と競合しては本末転倒であり、早急な措置が望まれる。	建築基準法第52条	国土交通省		
z1200480	建設業許可要件の緩和	建設業法第7条第1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等のうち1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1人が、次のいずれかに該当することが必要である旨を規定 許可を受けようとする建設業に5年以上経営業務の管理責任者としての経験を有していること 国土交通大臣が掲げるものと同等以上の能力を有するものと認定したものの	d		建設業の適正な運営の確保の観点から、建設業者に最低限必要とされる実務経験として、役員等について「許可を受けようとする建設業に5年以上経営業務の管理責任者としての経験」を求めたもの。したがって、これ以上の期間の短縮は困難であるが、既に告示により、許可を受けようとする建設業に7年以上経営業務の管理責任者に準ずる地位にあって経営業務を補佐した経験を有している者を建設業法第7条第1号ロに規定する「同号イに掲げる者と同等以上の能力を有する者」として、認定しており、いわゆる「執行役員」についてもケースバイケースで判断することに対応している。		5102	5102310	(社)日本経済団体連合会	31		「常勤役員が、許可を受けようとする建設業の管理責任者を5年以上経験していなければならない」という建設業許可要件を緩和し、例えば3年以上とするなど、経営業務の管理責任者としての経験期間を短縮すべきである。あるいは、同要件の「常勤する役員」について、一定規模以上の企業に弾力的な取扱いをすべきである。		建設業の認可に係る基準では、法人の役員として執行役員を含めていても構わず、経営業務の管理責任者に執行役員を含めない現行規定は、取扱の公平性を欠く。	建設業法第7条第1号及び第15条第1号	国土交通省		
z1200490	積雪寒冷地における屋根積雪荷重基準の見直し	建築基準法施行令第86条第4項	構造計算に使用する屋根の積雪荷重は、その勾配に応じた屋根形状係数を乗じて低減できることが法令で規定されているが、屋根ふき材及び雪の性状等を考慮して、特定行政庁が規則で異なる屋根形状係数を定めた場合はその数値を乗じたものとして出来る。	d		特定行政庁において、屋根ふき材、雪の性状等を考慮して屋根形状係数を規則で定めることが出来ることとされており、現行の制度により対応が可能である。		5102	5102320	(社)日本経済団体連合会	32		多雪区域に指定された地域に建築物を建てる際、地域ごとに一定の積雪量を見込んだ設計を行わなければならないが、その際、屋根の葺き方、材質等による積雪荷重の違いが考慮されていない。このため、積雪により屋根に積雪することがない場合であっても積雪を見込んだ設計・施工が強いられ、地域によっては3.8mもの積雪を見込む必要がある。屋根の葺き方、材質等を考慮した積雪荷重基準の緩和が必要である。		フッ素樹脂鋼板を用いた平葺きの場合、勾配が5寸以上あれば積雪する前に雪が滑り落ちるので、積雪量をゼロとして建築した場合でも建物が積雪によって倒壊する恐れはない。屋根に積雪を促進させる創意工夫を施してもそれが認められず、一律に積雪対策を施さなければならないのは不合理である。	建築基準法施工令第86条第2項(但書、同第3項、告示平12建告第1455号)	国土交通省		
z1200500	自動車整備工場の立地に関する規制緩和	建築基準法第48条	各用途地域ごとに建築可能な建築物の範囲又は建築してはならない建築物の範囲が定められている。	d		一定の環境対策がなされた自動車整備工場の建築については、地域の特性に応じて地区計画による用途制限の緩和や地方公共団体の条例により建築物の用途制限の緩和を定めることができる特別用途地区を活用することできめ細かく対応可能である。また、都市計画で定める用途地域の制限に合致しない個別の建築物については、当該用途地域の環境を害するおそれがないもの等として特定行政庁が認めて許可することで対応可能である。		5102	5102330	(社)日本経済団体連合会	33		自動車の品質向上はその使用年数の長期化をもたらしている。そのような中、ユーザーの自動車整備に対する要請はより重要となっている。しかし、建築基準法における土地の用途制限により、住宅地における自動車整備工場の建築が制限されており、ユーザーに近い位置での工場設置、建て替えが困難となっている。そこで、自動車整備工場の立地制限の緩和が必要である。具体的には以下の措置を要望。 1. 新築の場合の整備工場設置可能面積の拡大 (1) 住宅専用地域について、50m以下を条件に設置を認める(現行は設置不可) (2) 第1・2種住居地域について、150m以下であることを条件に設置を認める(現行50m以下) (3) 準住居地域について、300m以下であることを条件に設置を認める(現行150m以下) (4) 近隣商業・商業地域について、500m以下であることを条件に設置を認める(現行300m以下) 2. 第1・2種住居地域、準住居地域における現有面積での建て替え		過度な立地制限は、ユーザーの利便性を損なう。また、現在の自動車整備工場は環境対策も施されている。例えば、ISO14001取得に代表される通り、きめ細かな環境対策がなされており、騒音等の心配はない。住宅地域に隣接した自動車整備工場の建て替え促進による周辺環境の向上も期待できる。	建築基準法第48条及び「別表第2用途地域内の建築物の制限」	国土交通省		

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答（様式1）

（回答欄）

（要望事項欄）

管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革	規制改革	規制改革	規制改革	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他（特記事項）
								要望	要望									
z1200510	都市公園地下への変電所の設置条件の見直し	都市公園法第7条第7号 都市公園法施行令第12条第2号の2 都市公園法施行規則第8条第1項	都市公園の地下に都市公園法施行令第12条第2号の2に規定する変電所を設置する場合、公園の面積が2ha以上であって、かつ、占有面積の合計の2倍以上という条件を満たしている必要がある。	b		都市公園の地下に変電所等を設けることについては、都市公園が都市の貴重なオープンスペースの性格を有していること等から、地下に占有物件のない面積をなるべく確保するために公園の面積が2ha以上、占有面積の2倍以上という条件を設けているところである。 一方、都市公園と他の施設とを立体的に活用することが望まれる場合もあり、地域の状況によっては地下の利用ができるように、新たに公園立体区域を定めることができる制度（立体公園制度）を設けることについて検討中。		5102	5102610	(社)日本経済団体連合会	61	都市公園地下への変電所の設置条件	都市公園の地下に変電所を設置する場合、公園の面積が2ha以上、占有面積の2倍以上という条件を満たしている必要がある。これらの条件を撤廃もしくは緩和すべきである。		都市公園法第7条 都市公園法施行令第12条第2号の2 都市公園法施行規則第8条	国土交通省		
z1200520	都市公園における22(33)kV配電用変圧器の占有条件の緩和	都市公園法第7条第7号 都市公園法施行令第12条第2号の2 都市公園法施行規則第16条第4号の2	都市公園の地下に都市公園法施行令第12条第2号の2に規定する変電所を設置する場合、地下に設け、変電所頂部と地面との距離は、原則として3メートル以下としなければならないことと規定されている。	c		空地を整備して災害の防止に資すること等を目的とした都市の貴重なオープンスペースの性格を有している都市公園に、公園施設以外の施設等を設けることは都市公園の効用を阻害する危険が高いため、都市公園法第7条において占有物件を限定的に定めるとともに、都市公園の管理に適正を期するために特に変電所等については地下に設け、変電所頂部と地面との距離は、原則として3メートル以下としなければならないことと規定されているところである。したがって、基準を満たさない変電所を設けることは困難。		5102	5102620	(社)日本経済団体連合会	62	都市公園における22(33)kV配電用変圧器の占有条件の緩和	都市公園に、変電所を設置する場合、地下に設け、変電所頂部と地面との距離が原則として3メートル以下としなければならないことと規定されている。変電所のうち22(33)kV配電用変圧器については、上記規制対象から除外し、公園管理者の許可を受けた場合には地上への設置を可能とすべきである。		都市公園法第7条 都市公園法施行令第12条	国土交通省		
z1200530	建築基準法に基づく指定資格検定期間等に関する省令第16条ただし書きの削除	建築基準法第77条の18 建築基準法に基づく指定資格検定期間等に関する省令第16条	建築基準法第77条の20の規定においては、指定確認検査機関の指定の基準として、確認検査員の数を、建築物の種類、規模及び数に応じて一定以上とすることとされている。	c		建築基準法第77条の20の規定は、確認検査員により確認、検査等が的確に実施されるため、必要となる人数等の指定確認検査機関としての指定に係る最低限の基準を定めたものであるが、その最低人数については、病気、事故などの突発的な事態を想定すると、1人では業務を遂行できなくおそれがあることから、2人以上置くこととしているものであり、ご提案の要件の緩和を行うことは困難である。		5103	5103010	個人	1	建築基準法に基づく指定資格検定期間等に関する省令第16条ただし書きの削除	建築基準法第77条の18による指定確認検査機関の申請を行うに当たり、確認検査員の数が省令第16条ただし書き「当該合計した数が2未満であるときは2とする」とある。このただし書きの削除を要望する。		建築基準法第77条の18 建築基準法第77条の20 建築基準法に基づく指定資格検定期間等に関する省令第16条	国土交通省		
z1200540	国の競争的資金制度の迅速化・簡素化	国土交通省担当地域（技術調査課の所掌事務） 第三十条 技術調査課は、次に掲げる事務をつかさどる。 一～五（略） 六 建設技術に関する研究及び開発並びにこれらの助成並びに建設技術に関する指導及び普及に関すること（他局及び官庁管轄部の所掌に属するものを除く。） 七～八（略） （技術安全課の所掌事務） 第五十条 技術安全課は、次に掲げる事務をつかさどる。 一（略） 二 運輸施設整備事業団の行う運輸施設整備事業団法第二十条第一項第十六号に掲げる業務及びこれに附帯する業務に関すること。 三～八（略）	国土交通省における競争的資金制度には、「建設技術研究開発助成制度」と「運輸分野における基礎的研究推進制度」の2つがある。 「建設技術研究開発助成制度」では当該業務に必要な所要額を概算払いしている。 「運輸分野における基礎的研究推進制度」を運輸施設整備事業団（以下「事業団」という。平成15年10月より独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に移行）において実施しているところ。国土交通省は当該業務に必要な各四半期の所要額を事業団からの請求に基づいて支払っているが、研究機関は事業団との契約により研究を実施しているため、研究機関への研究費の支払い、手続き等の迅速化・簡素化は事業団の裁量によるものである。	d		「建設技術研究開発助成制度」は、予算の範囲内で補助金を助成する制度であり、研究機関への研究費の支払、手続き等の迅速化に努めることにより、対応可能である。 「運輸分野における基礎的研究推進制度」では研究機関は事業団との契約により研究を実施しているため、研究機関への研究費の支払い、手続き等の迅速化・簡素化は事業団の裁量によって可能である。		5014	5014100	(社)関西経済連合会	10	国の競争的資金制度の迅速化・簡素化	国の競争的資金制度において、概算払いの迅速な実施、手続き等の簡素化、便途に関する規制を緩和する。			内閣府 総務省 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	当連合会「産学連携に関する提言」（2003年5月）参照	

規制改革集中受付月間/全国規模での規制改革要望に対する回答(様式1)

(回答欄)								(要望事項欄)											
管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体	規制改革要望事項番号	規制改革要望事項(事項名)	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他(特記事項)
z1200550	国の直轄補助事業負担金制度の見直し	道路法 § 53、河川法 § 60、砂防法 § 14、地すべり等防止法 § 28、都市公園法 § 12の3等	1. 道路事業及び治水事業の直轄事業負担金は、事業の実施状況に応じ、負担金を9月、12月、3月の年3回、都市公園事業の直轄負担金は3月に徴収している。 2. 徴収に際しては負担者の納付手続きに要する期間を考慮し、納付期限の約1ヶ月前に納付金額を負担者あてに通知している。 3. 3月徴収の負担金については、2月に納付金額を通知しているが、この時点では事業の翌年度繰越額等の確定が困難であるため、年度内の事業進捗による支払財源の不足を生じさせないよう、負担金の未徴収分を徴収している。	b		以下の点について、年内を目的に調査し、対応策を検討する。 1. 3月徴収の負担金について、2月時点の繰越見込額等の負担金を徴収しないこととした場合、直轄事業の執行に影響が出ないよう繰越見込額等の算定が可能かどうか。 2. 事業の進捗によっては、年度当初(4~6月)にも負担金を徴収する必要が生じ得るが、各都道府県等において財源措置等の対応が可能かどうか。等		5095	5095040	鳥取県	4	国の直轄補助事業負担金制度の見直し		繰越による翌年度実施に係る負担金は翌年度請求・支払とすること		請負業者への支払いは翌年度なのに、現年度に国に対して負担金を支払っているため改正する必要がある。	運用事項(負担金の予定額の通知については地方財政法第17条の2第2項)	国土交通省	
z1200560	リース等が競争上不利となる補助金制度・税制等について(1)補助金制度	低公害車普及促進対策費補助金交付要綱(財産の処分制限)第15条(略) 2. 補助対象事業者は、大臣が補助金交付の目的及び減価償却資産の耐用年数等に関する省令(昭和40年大蔵省令第15号)を勘案して別に定める期間を経過するまでは、大臣の承認を受けず、取得財産を補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、質し付け又は担保(以下「処分」という。)に供してはならない。 3. 4. (略) 低公害車普及促進対策費補助金に関する運用方針 6. 財産処分制限期間(交付要綱第15条第2項関係)交付要綱第15条第2項の別に定める期間は、取得した財産により次の期間とする。 低公害車 最大積載量2トン以下の低公害トラック: 3年 最大積載量2トン超の低公害トラック: 4年 低公害バス: 5年 ディーゼル微粒子除去装置: 2年	要望内容は事実誤認である。	e, f		要望内容は事実誤認である。 国土交通省が実施している低公害車普及促進対策費補助金は低公害バス及び低公害トラックを補助対象車両としているため、乗用車の財産処分制限をしていない。		5034	5034392	(社)リース事業協会	39	リース等が競争上不利となる補助金制度・税制等について(1)補助金制度		リース及び割賦販売(以下、「リース等」という。)によって設備を使用する顧客等は、次のような補助金制度を利用することができない。また、リース等が利用できる補助金制度であっても顧客の使用実態と乖離しているため改善すること。 低公害車普及促進対策費補助金リース等の適用はあるが、原則として法定耐用年数を経過するまで使用等の義務がある。乗用車の法定耐用年数は6年となっているが、車検サイクルの関係で5年を希望する顧客が多く使用実態と乖離しないよう改善すること。	・ユーザーの設備の利用・調達形態の選択肢が拡大する。 ・各種制度にリース等を適用することにより、各種制度の目的である投資拡大効果等が拡大する。	・リース等が競争条件で著しく不利となっている。 ・ユーザーの設備利用(調達)手段を狭めている。 ・リース等を含めた各種補助金制度においては、各種設備の普及促進等に対して一定の成果をあげている。	国土交通省の補助金交付要綱等	国土交通省	
z1200570	官公庁の入札制度、契約制度の改善		様式が多様化しないよう、すでに電子入札システムを立ち上げている総務省様式に沿って、合わせていく予定。	a	通達等、手当てが生じた場合	平成16年1月以降、試行予定。 平成15年度は、国土交通省全体で約20件試行予定。 非公共事業の全ての契約において、電子入札の範囲を適宜、拡大していきたいと考えている。		5008	5008400	オリックス(株)	40	官公庁の入札制度、契約制度の改善		統一基本様式を定め、団体や法人の特殊要因により様式をオプションで付加する方式に改善すべき。また、昨今のIT社会化に対応し、申請業務をITと紙の選択制とすべき。		公用車のリースによる導入は、車両管理面やコスト削減面から今後促進される事が想定される。その点で、官民両サイドの事務作業の効率化、円滑化の観点から入札制度の諸手続きの統一化に関する措置を講ずる必要があるものと考えられる。		全省庁	
z1200570	官公庁の入札制度、契約制度の改善		様式が多様化しないよう、すでに電子入札システムを立ち上げている総務省様式に沿って、合わせていく予定。	a	通達等、手当てが生じた場合	平成16年1月以降、試行予定。 平成15年度は、国土交通省全体で約20件試行予定。 非公共事業の全ての契約において、電子入札の範囲を適宜、拡大していきたいと考えている。		5034	5034380	(社)リース事業協会	38	官公庁・地方自治体の入札制度、契約制度の改善		・官公庁の入札制度において、参加資格審査申請や入札業務などの諸手続きは官公庁によって異なっている。このため、申請内容の多くの項目が重複しているものの、申請様式はそれぞれ異なっている。 ・また、申請は紙でのみ行なわれている。 ・統一基本様式を定め、団体や法人の特殊要因により様式をオプションで付加する方式に改善すべき。 ・また、昨今のIT社会化に対応し、申請業務をITと紙の選択制とすべき。	・入札制度の諸手続きの統一化に伴い、官民両方の適重な事務負担が軽減できる。	・例えば、公用車のリースによる導入は、車両管理面やコスト削減面から今後促進される事が想定される。その点で、官民両サイドの事務作業の効率化、円滑化の観点から入札制度の諸手続きの統一化に関する措置を講ずる必要があるものと考えられる。	地方自治法等	全省庁	
z1200580	駆動軸重の規制緩和							5057	5057040	(社)全日本トラック協会	4	駆動軸重の軸重規制緩和		駆動軸重の軸重規制緩和	自動車の軸重 最大10トン	軸重規制については、今般フル積載対応海コン用トレーラを牽引するトラックのうち、必要な条件を満たす2軸トラックについては、駆動軸重11.5トン以下まで認められたところであるが、物流効率化の促進及び物流コストの低減に資する観点から、その他同程度の条件を満たすエアサスの駆動軸についても、軸重の10トン規制を欧州並の11.5トンへ引き上げられたい。	国土交通省 道路運送車両の保安基準第4条の2第1項、車両制限令第3条第1項第二号	国土交通省	

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答 (様式1)

		(回答欄)						(要望事項欄)											
管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望事項管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体	規制改革要望事項管理番号	規制改革要望事項 (事項名)	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他 (特記事項)
z1200590	分割可能貨物を積載するセミトレーラ等連結車両総重量規制緩和	道路法第47条第1項及び第2項並びに第47条の2第1項 車両制限令第3条第1項第2号イ及び第2項 バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて (平成6年9月8日建設省道路局道路交通管理課長通達) 道路運送車両法第40条 (道路運送車両の保安基準第55条第1項) 基準緩和自動車の認定要領について (平成9年9月19日、自技第193号、運輸省自動車交通局長通達)	車両総重量の一般的制限値は、単車にあっては高速自動車国道及び指定道路では最大2.5トン、その他の道路では2.0トン、また、連結車にあっては高速自動車国道では最大3.6トン、その他の道路では最大2.7トン。 分割可能貨物を積載するセミトレーラ等の許可限度重量は3.6トン。 セミトレーラの車両総重量については、最遠軸距に応じ、最大2.8トン	a	分割可能貨物を積載するセミトレーラ等連結車両の総重量規制の緩和については、総合規制改革会議第2次答申を踏まえ作成された「規制改革推進3か年計画 (再改定)」 (平成15年3月28日閣議決定) において、重量が車両制限令に定める最高限度を超える車両の通行に関し、安全性を確保しつつ物流を効率化するためのセミトレーラ等の積載条件 (車両総重量) の見直しについて、平成15年度中に検討し、実施するとされたことを受けて、現在、規制の見直しについて検討を進めているところ。		5005	5005010	(社)日本鉄鋼連盟	1	セミトレーラの積載基準の緩和 (特殊車両の総重量規制の緩和)		・道路運送車両法及び保安基準で規定されているセミトレーラの車両総重量 (トレーラ+積荷) の上限を、現行の2.8トンから3.6トンまで引き上げるべきである。 ・併せて、道路法及び車両制限令で規定されている特殊車両通行許可を得た特殊車両による積み積み輸送時の総重量 (トラクタ+トレーラ+積荷) を、ISO規格4.0フィート海上コンテナフル積載トレーラと同様に、高速自動車国道並びに指定道路において4.4トンまで引き上げるべきである。 ・規制改革推進3か年計画 (再改定) において、15年度中に検討・実施とされているが、既存の基準認定取得車両のうち緩和期限の付されていない車両に対する昨年6月の自交局長通達の実施時期が本年10月に迫っているため、混乱を避ける意味からも本件の早期実施を望むものである。		・平成10年4月より、ISO規格4.0フィート海上コンテナのフル積載車 (総重量4.4トン) の高速自動車国道並びに指定道路の通行が可能となっており、我が国における物流効率化の一層の向上の観点から、分割可能貨物の輸送に関しても4.4トンまでの通行を認めるべきである。 ・平成14年6月に基準緩和認定要領が一部改正され、従来一体物の輸送しかできなかった基準緩和の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて (平成8年3月29日付) (バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて) 建設省道路局交通管理課長通達「建設省道交発第15号」 (平成8年3月29日付) (バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて) 建設省道路局交通管理課長通達「建設省道交発第40号」 (平成10年3月31日付) (特殊車両通行許可限度算定要領について) 国土交通省自動車交通局長通達「国自第2号、国自技第34号」 (平成14年6月21日) (分割可能な貨物を輸送する場合の基準緩和とセミトレーラの取扱いについて)	国土交通省			
							5057	5057070	(社)全日本トラック協会	7	セミトレーラ車両総重量及び連結車両総重量規制の緩和		セミトレーラ車両総重量及び連結車両総重量規制の緩和	セミトレーラの車両総重量規制2.8トン 連結車両総重量規制3.6トン	車両総重量に係る規制緩和については、平成15年3月28日に閣議決定された、規制改革推進3か年計画において「15年度検討・実施」される事が明記されており、セミトレーラの車両総重量規制については現行の2.8トンから3.6トン程度まで、また、連結車両総重量については現行の3.6トンから4.4トン程度までの引き上げについて早期に実施されたい。	国土交通省 道路運送車両の保安基準第4条、車両制限令第3条第2項	国土交通省		
							5102	5102510	(社)日本経済団体連合会	51	あおり型、スタンション型、船底型等構造が特殊な車両の総重量規制の緩和		あおり型、スタンション型、船底型等構造が特殊な車両の総重量規制の緩和	あおり型、スタンション型、船底型等、構造が特殊な車両の総重量を、高速自動車国道、指定道路において、ISO規格40フィート海上コンテナのフル積載の輸送と同様、44トンまで引き上げるべきである。		「規制改革の推進に関する第2次答申」を踏まえつつ、物流効率化に向け、安全性、道路構造上の問題をクリアするための多面的な検討を行うとともに、物流事業者の意見を聴取した上で、早期に構造が特殊な車両について、総重量規制を緩和すべきである。	・道路法第47条第2項 (車両制限令第12条) ・道路運送車両法第40条 (道路運送車両の保安基準第55条第1項) ・道路交通法第57条第3項 ・建設省道路局交通管理課長通達「建設省道交発第15号」 (1996年3月29日付け) (バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて) ・建設省道路局交通管理課長通達「建設省道交発第40号」 (1998年3月31日付け) (特殊車両通行許可限度算定要領について)	国土交通省	
							5102	5102520	(社)日本経済団体連合会	52	セミトレーラの積載条件の緩和		セミトレーラについて、高速自動車国道、指定道路において44トンまでバラ積み輸送が可能となるよう、保安基準におけるセミトレーラの車両総重量規制を28トンから36トンに引き上げるべきである。また、上記保安基準による車両総重量引き上げと併せて、道路法および車両制限令に規定する総重量を、高速自動車国道、指定道路でISO海上コンテナと同様44トン (トラクタ+トレーラ+積荷) まで引き上げるべきである。		「規制改革の推進に関する第2次答申」を踏まえつつ、物流効率化に向け、安全性、道路構造上の問題をクリアするための多面的な検討を行うとともに、物流事業者の意見を聴取した上で、セミトレーラについて早期に総重量規制を緩和すべきである。	・道路運送車両法第40条 (道路運送車両の保安基準第55条第1項) ・基準緩和自動車の認定要領について (通達：1997年9月19日、自技第193号、一部改正2002年6月21日付け国自第2号、国自技第34号) ・道路法第47条第2項 (車両制限令第3条、第12条) ・建設省道路局交通管理課長通達「建設省道交発第15号」 (1996年3月29日付け) (バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて) ・建設省道路局交通管理課長通達「建設省道交発第40号」 (1998年3月31日付け) (特殊車両通行許可限度算定要領について)	国土交通省		

規制改革集中受付月間 / 全国規模での規制改革要望に対する回答（様式1）

(回答欄)								(要望事項欄)											
管理コード	項目名	該当法令等	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	規制改革要望事項管理番号	規制改革要望事項管理番号	要望主体	規制改革要望事項管理番号	規制改革要望事項（事項名）	別表番号	具体的規制改革要望内容	具体的事業の実施内容	要望理由	根拠法令等	制度の所管官庁等	その他（特記事項）
z1210010	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化	道路運送法第80条第1項、H15.3.18国自旅第231号通達	NPOによるボランティア輸送については、「構造改革特別区域法に依るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取扱いについて」（平成15年3月18日付け国自旅第231号）に基づき、現在特区において認定された事業のみに認められている。	a		NPOによるボランティア輸送については、「構造改革特別区域法に依るNPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業における申請に対する取扱いについて」（平成15年3月18日付け国自旅第231号）において、自家用自動車による有償運送の許可要件を緩和したところであるが、当該制度については、特区における結果を検証の上、全国実施を図ることとしている。		6011	6011060	鳥取県	6	有償運送の可能化	1206	高齢者・身体障害者等公共交通機関による移動が制約される者をボランティア等が輸送する場合における有償運送を認める。		公共交通機関の利用が困難な者の移動手段を確保する必要がある。	道路運送法第80条第1項	国土交通省	
								6012	6012010	特定非営利活動法人 ユートピア誠道	1	NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業	1206	境港市・境港市社会福祉協議会等が実施すべきでありながら、予算が無いとして実施していない。当該NPOが全くの助成措置なくして、単独負担で取り組んでいる。鳥取陸運局は道路運送法の許可を取って始めて頂きたいとの回答であり、このままでは存続が困難である。弱者である重度身体障害者の福祉のために支援したいので、道路運送法の規制を撤廃して欲しい。	身体障害者のうち希望者が60人あり、一日も早い運行を望んでおり、フル回転したいと考えている。現在は、無料でボランティアの都合で運行している。許可になり次第、会員の登録、運行管理、安全運転、苦情処理に万全を期し、安心・安全な移送サービスを提供したい。身障者の方々に生きる喜びを生きている喜びを感じて元気に暮らして欲しい。その気持ちを基本に頑張りたい。	身体障害者が福祉タクシー（車椅子対応車両）を利用したくとも境港市には無いので、米子市（鳥取県から4台配車されている）から呼ぶと介護保険で片道1千円負担があっても1回8千円、腎臓透析で鳥取医大へ通院すると6千円掛かり、大変である。2千円程度で実施し、身体障害者の負担を軽減したい。この輪を全国に広げて頂きたいと切に願うのみである。ボランティアの有償により雇用の面でも社会貢献になると思う。		国土交通省	
z1210020	違法広告物の簡易除去措置の対象範囲の拡大	屋外広告物法第7条	都道府県知事は、はり紙等を自ら除却し、又はその命じた者若しくは委任した者に除却させることができる。なお、のぼり旗等についても、特区の特例（基本方針別表1209）により対応可能。	b		屋外広告物法の特例に係る申請状況及びその効果等を踏まえて、当該特例を全国規模に拡大することを検討する予定。		6010	6010030	長野県	3	違法広告物の簡易除去措置の対象範囲の拡大	1209	現行においては、のぼり旗等については簡易除去の対象となっていないので、簡易除去の対象とする。	張り紙等と同様行政庁は自ら除去し、又はその命じた者若しくは委任した者が簡易除去する。	張り紙等と同様の簡易除去物対応により、張り紙除去と同様除去が出来る。	屋外広告物法第7条第4項	国土交通省	平成11年の屋外広告物基本問題検討委員会の報告書の中で簡易除去を行うことが出来るよう検討すべきである旨の提言がされている。