

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への再検討要請・再回答(様式1)

(回答欄)								(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各府庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等	
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。			回答では、現在具体的な措置内容を検討中とされているが、要望内容は、投資信託等の金融商品に倣い、説明義務の撤廃・緩和を求めるものであり、この点について具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。上記を踏まえた実施時期について具体的に示されたい。	a	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。同観点に配慮しつつ、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、ビデオ等の電子機器の活用を可能とするよう平成15年度中に所要の通知を発する措置を講じる予定。		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おらず、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が活用されるよう書面交付手続等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」に該当するのにかつて、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。	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おらず、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が活用されるよう書面交付手続等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」に該当するのにかつて、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。	国土交通省 金融庁

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への再検討要請・再回答（様式1）

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等
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、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。	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年を目途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を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ところ。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保護等の観点から検討する。		平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。	b	e-Japan重点計画において、平成17年にはシステム稼働開始を目指すこととされており、平成17年のシステム稼働に向けて、関係行政機関及び関係民間団体と調整を行っているところであり、現在、自動車保有関係手続のワンストップサービスのシステムの構築を進めている。ワンストップサービス・システムは、行政機関及び民間団体とのシステムに複雑多岐に接続されるため、平成15年度から一部地域で試験運用を始めて、平成16年度も引き続き、対象地域を拡大するとともに、関係民間団体で整備するシステムと接続した試験運用を行うこと等により、平成17年のシステム稼働前までに、十分な試験・検証を行う必要がある。	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年を目途に稼働開始（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		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		国土交通省 財務省 総務省 警察庁	

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への再検討要請・再回答(様式1)

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等
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課題点を踏まえ、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るとともに、IT戦略本部による電子政府構築計画においても、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。			回答によると、シングルウィンドウ化により、対象手続きの統一や共通項目の標準化、統一化を図ったことであるが、要望は、申請の必要が失われたものや申請の中で削除できる項目などの見直しをさらに進めて欲しいというものである。上記の観点から、さらなる見直しに向けた対応策及び平成16年度までの実施の可否について具体的に検討され、示されたい。	b	港湾管理者への入出港及び係留施設等使用許可に関する申請について、項目の削減・簡素化や港湾EDIシステムにおける統一様式を作成する等簡素化を進めている。 また、港長に対する手続については、「びょう地報告書」の廃止、入出港届に係る船長の署名・押印を省略したところである。 今後とも再検討要請によるご指摘の点も考慮して前回の回答(3)及び(4)とされているところであり、引き続き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・輸出入手続き等の一層の簡素化	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。	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、全ての手続きを統合し、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)	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
												5057	5057050	(社)全日本トラック協会	5	3軸車の総重量規制の緩和		3軸車2.5トンまでの規制緩和	国土交通省
z1200040	3軸車の総重量規制の緩和	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2号イ 道路運送車両法第40条(道路運送車両の保安基準第4条)	車両の通行の許可の手続等を定める省令第1条 車両の総重量は、車長及び軸距に応じて最大25トン。	c	車両総重量については、平成5年度に、車長11メートル以上及び最速軸距7メートル以上の車両は25トンまで緩和したところであるが、車長及び軸距の短い車両について総重量を緩和した場合には橋梁の単位面積当たりの荷重が大きくなり、橋梁に対する影響が極めて大きくなる。そのため、橋梁を健全状態で利用者にサービス提供するためには、橋梁に対する影響を一定以下に制限することが必要である。 例えば、現在の車長11メートルを9メートルに緩和した場合、主げたに対する車両の影響が1.2倍程度以上に増加すると試算され、この影響を緩和するためには多くの橋梁の主げたを短期間に補強する必要が生じる。その場合には、莫大な費用(平成5年度以降に25トン対応の橋梁補強を行った場合は1橋当たり60~80百万円の費用を要した事例もあるが、直轄国道の橋長が15メートル以上の橋梁は約1万橋存在)がかかることや、主要な道路の橋梁の通行止め若しくは通行制限に伴う渋滞を引き起こすことなどからその社会的損失は少なくないと考えられるため、当該規制を直ちに緩和することは困難である。		要望は3軸車についての総重量規制の緩和を求めているのに対し、回答によれば直ちに緩和することは困難とされているが、車種や要件を限定する等のいかなる措置も不可能なのかについて再検討するとともに、将来的な対応の可能性 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	c	例えば、最速軸距の短い自走式建設機械は、現在でも特殊車両通行許可の対象とされており、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認められる場合は、特殊車両通行許可の対象とすることが可能。 ご要望の規制を緩和するためには、前回答のように数多くの橋梁主桁の補強が必要となり橋梁維持修繕費の大幅な増加及び主要道路の通行規制などによる社会的損失が少なくないと考えられるため、将来的にも慎重な対応が必要。	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。	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への再検討要請・再回答 (様式1)

( 回答欄 )							( 再検討要請欄 )		( 再回答欄 )		( 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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 ( 対応策 )	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	制度の所管官庁等
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や運搬する車高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。		要望によれば「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しており、この点についての具体的な対応策を改めて検討され、提示されたい。 速やかに実施するとともに、実施時期について具体的に明示されたい。	a	又は	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)」を受けた検討を進めているところ。 現在、走行車両のパウンド幅や安定性に関する実験を行うこととして実施方法について検討しているほか、民間事業者団体とともに安全担保措置について検討しているところであり、これらの結果を踏まえ、規制の見直し内容を具体化することとなるため、その実施時期は平成15年度末になると見込まれるが、できるだけ速やかに実施できるよう取り組んで参りたい。	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	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		特殊車両通行許可手続については、「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。		回答では平成15年度中に検討、措置するとされているが、速やかに実施するとともに、実施時期について具体的に明示されたい。	a		特殊車両通行許可手続の簡素化は、電子申請の導入と合わせて実現することとしているが、現在開発中の電子申請システムについては、システム開発や試験等に必要期間を考慮すると、その導入時期は平成15年度末になると見込まれるが、できるだけ速やかに実施できるよう取り組んで参りたい。	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	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。		回答では平成15年度中に検討とされているが、実施内容についてより具体的に示されたい。 平成16年度中に実施することの可否について改めて再検討されたい。	b		道路管理者間協議に要した時間・費用の実態を調査するとともに、現在の手数料計算方法について、道路管理者間協議の実態との整合性について調査することとしている。 上記の結果を踏まえ、見直しの可否について判断し、見直し可能な場合にはできるだけ速やかに実施できるよう取り組んで参りたい。	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		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。	国土交通省
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30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て通知(平成11年建住街第65号)を発出し、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。		今春の同内容の要望に対する御省回答では、「NAS電池に係る建築基準法の用途規制については、関係法令との整合性も含め、対応の可否について検討を行っているところ」との回答を得ているが、検討の具体的な内容を示されたい。特に、要望内容はNAS電池に係る用途地域規制の撤廃、手続の緩和(公開による意見徴収及び建築審査会の同意の省略)であり、これらの点について具体的な対応策を更に検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について具体的に示されたい。	d		検討にあたっては安全性等の観点から周辺に与える影響を見極める必要があり、具体的な対応策や実施時期を現時点において明らかにすることは困難である。	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電池は危険物としてみなされており設置許可に当たり、現行法では公聴会、建築審査会が必要となっている。安全性が確認されたNAS電池については、この手続きを省略して頂きたい。	国土交通省
												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。	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への再検討要請・再回答(様式1)

(回答欄)								(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等	
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。	e		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㈱	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な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なっているものと認識している。 (以下「その他」欄に続く)	国土交通省
												5008	5008330	オリックス㈱	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。	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。	国土交通省
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。					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。	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への再検討要請・再回答(様式1)

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等
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。		回答では、発着容量の制約のある現時点においては対応不可とされているが、現段階においてはいかなる代替措置も不可能なのかについて再検討するとともに、将来的な容量拡大による対応の可能性を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	b		現在計画されている羽田空港の再拡張工事が完成し、供用開始(2000年代後半を目標)された場合には、大幅に発着枠が増加することとなるので、小型機の乗り入れの可能性について、検討していきたい。	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。	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	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。	国土交通省	
												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	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。	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	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。	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	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。	国土交通省	
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自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)により自動車からの運転者の労務提供(運転者の紹介及びあっ旋を含む)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自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旋を含む。)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、あっ旋等を行う行為は、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。	回答では、「白バス・白タク行為」の助長の恐れが高いことを理由に対応不可とされているが、実施要件の創設等による限定的な運用についての実施可能性を再検討し、上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	b		レンタカー事業を装った道路運送法の脱法行為(道路運送法の許可を得ることなく、旅客の安全や利用者保護が十分に確保されないまま行われるバス、タクシー等の営業行為)は、多くの場合、レンタカー車両の貸渡しとあわせて、運転者の派遣、紹介、あっ旋を行う形で行われていることから、要望をそのまま認めた場合には、脱法行為に口実を与えることとなり、旅客の安全や利用者保護が十分に確保されない非合法のバス、タクシーがまん延する結果を招きかねない。しかしながら、国土交通省としては、本年5月に社団法人全国レンタカー協会とともに行った検討結果を踏まえつつ、レンタカー事業の活性化に向けた事業法制等の見直しの一環として、レンタカー事業者が行う運転者派遣団体等に関する情報提供について、レンタカー事業者自らによる営業類似行為の排除に向けた努力を行うことを前提に、今後、情報提供の具体的な方法等について検討していくこととしているところである。	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。	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。	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への再検討要請・再回答（様式1）

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	規制改革要望管理番号	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	制度の所管官庁等		
z1200120	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」に定める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。	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」に定める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。												
								・回答では、NPOによるボランティア輸送について特区での実態評価を踏まえ全国展開とされているが、要望内容は、特区における実施要件の緩和を求めるものであり、各要件緩和の可能性についての見解を具体的に示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	b				5064	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）の適用をやめること。	国土交通省
												5065	任意団体	1	高齢・障害による移動困難者に移動介助を行っている非営利団体に不要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。	国土交通省	
												5066	ワーカーズコレクティブから・むらぶ港北	1	・非営利で行われている市民の移動サービスに対して、活動を妨げる不要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。	国土交通省	
												5067	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）の適用をやめること。	国土交通省	
												5068	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）の適用をやめること。	国土交通省	
												5069	山野上啓子	1	移動困難者の外出を支援する自家用車利用のボランティア有償移動サービスに対する不要不当な規制をなくす。	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、ベッ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80条1項の適用を止めること。	国土交通省	
												5070	神奈川県Co連合会 在宅福祉W.Co連絡会議(運営委員)	1	・移動困難者の外出を支援する非営利・市民活動送迎への規制緩和	・特区構想の中で白ナンバーの車両による非営利・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）を適用して新たな規制をかけることに対して十分な調査と議論をすすめ、早急な位置づけをしないことを要望します。	国土交通省	
												5071	中野雅司	1	移動困難者の外出支援を行う市民団体に対する不要不当な規制をなくす。	自家用車使用の移動サービス市民活動団体に関して、道路運送法第80条第1項を適用することを止めること。	国土交通省	
												5072	NPO法人ワーカーズコレクティブ キャリアジョイ	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。	・白ナンバーの車両で行う福祉の分野における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。 ・構造改革特別区域法における新たな規制を排除する。運送主体の限定 運送対象者限定 使用車両の限定 運転手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。等を廃止する。	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への再検討要請・再回答(様式1)

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等
z1200130	車両の変更登録及び移転登録に係る特例措置の創設		・自動車の登録申請は、OCRシートによる入力と、FD(フレキシブルディスク)による電子データによる申請が行われている。 ・自動車の変更登録及び移転登録申請を行う場合、使用者の自動車検査証への記入申請が必要であり、一般には申請時点で自動車検査証の提出が必要となる。大量に自動車を保有している場合については、各運輸支局等で、添付書類の簡素化等について相談に応じている。	d	自動車の登録申請について大量に行う場合、FD(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つ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。			回答では、FDによる対応により現行制度下で実施可能とされているが、解釈の徹底の観点から、通達・ガイドライン等により一層の周知を図ることについて具体的に検討され、示された。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	d	大量の登録申請については現在各運輸支局等で対応しているところであるが、FD申請の利用が可能である等の一層の周知を図るよう本年度中に各運輸支局等に連絡する。		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ずること。 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。」等の措置を講ずること。	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ない。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、関門、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。			平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。	b	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。 これを受け、国土交通省としては、本年5月に設置した「港湾運送事業の在り方に関する懇談会」の中で関係者で構成される委員にご議論頂き、平成15年度中に最終報告をとりまとめる予定である。 最終報告を受け、規制緩和を実施するためには港湾運送事業法の改正を行う必要がある。国会日程等の関係から、現時点では、平成16年度までに実施できるか否か判断することは困難である。	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	国土交通省	
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22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ない。	c	補助金等により取得した用地等の財産の処分の制限は、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、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。			補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律第22条においては、「各省各庁の長の承認を受けないで」補助金等の交付の目的に反して処分してはならない、と定めているが、運用上、どのような場合に各省各庁の長の承認を受けることができるかについて、その要件、基準を各省各庁の長が明確化することを否定する趣旨ではない。したがって、要望内容は、要件の明確化を求めるものであり、この点について具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。 さらに、要望内容は、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求めるものであり、この点について具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	c	補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律第22条の運用上の解釈として、要件、基準の明確化を否定するものではないが、貸し付けに関する要件、基準の明確化は処理場建設の当初計画の段階から商業施設などの設置を認めたり、促すことにつながらず、本来補助金は処理場建設に必要とする用地の取得に係る費用に対して交付するものであり、処理場建設に必要な商業施設などの設置に係る用地の取得に対しても補助金を交付することになりかねない。このため要件、基準を一律的に明確化することは困難であり、従来どおり各省各庁の長が個々の諸事情を判断し、貸し付けすることがやむを得ないと判断した場合に承認する。	5004	5004020	愛知県名古屋市	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。	国土交通省	
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22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ない。	c	補助金等により取得した用地等の財産の処分の制限は、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、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。			補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律第22条においては、「各省各庁の長の承認を受けないで」補助金等の交付の目的に反して処分してはならない、と定めているが、運用上、どのような場合に各省各庁の長の承認を受けることができるかについて、その要件、基準を各省各庁の長が明確化することを否定する趣旨ではない。したがって、要望内容は、要件の明確化を求めるものであり、この点について具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。 さらに、要望内容は、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求めるものであり、この点について具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	c	補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律第22条の運用上の解釈として、要件、基準の明確化を否定するものではないが、貸し付けに関する要件、基準の明確化は処理場建設の当初計画の段階から商業施設などの設置を認めたり、促すことにつながらず、本来補助金は処理場建設に必要とする用地の取得に係る費用に対して交付するものであり、処理場建設に必要な商業施設などの設置に係る用地の取得に対しても補助金を交付することになりかねない。このため要件、基準を一律的に明確化することは困難であり、従来どおり各省各庁の長が個々の諸事情を判断し、貸し付けすることがやむを得ないと判断した場合に承認する。	5004	5004020	愛知県名古屋市	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。	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への再検討要請・再回答(様式1)

(回答欄)							(再検討要請欄)			(再回答欄)			(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	各府庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等
z1200160	河川保全区域における管きょ埋設の容認	河川法第55条第1項(河川保全区域における行為の制限)堤内地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31日建河治発第40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あり、設置を禁止している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。		回答では、既に平成6年通知で判断基準を明確にし一定の場合には工作物の設置は可能とされているが、要望内容について、例えば平成6年当該通知(4)にある「やむを得ず工作物を設置する場合」について、「やむをえない理由」を具体的に例示するなど、具体的な対応策・実施時期を改めて検討され、示されたい。 また、平成6年の工作物設置許可基準では、1「縦断的に設置しないことを基本とするものとする」とされているが、この趣旨は例外を認めないものではなく、一定の場合には縦断的な占有も許可できるものであることを明らかにすること、などの対応策について改めて検討し、実施時期を含めて示されたい。	e d		堤防の安全性に対する影響については、個々の河川の特性によるところが大きく、その場所毎に判断する事となるため、全国一律の理由を提示するのは適切とは言えず、周辺の土地利用形態から判断し、他の場所への設置が社会通念上不可能な場合においては縦断的に設置することをやむを得ないものと判断する。ただし、設置にあたっては堤防に対する安全性の確保が前提であり、設置する工作物の径や構造ではなく、設置後の安全性が従前の安全性と比較して弱体化していない場合は、設置が可能である。 河川保全区域においては工作物設置許可基準(平成6年通達)は該当せず、占有も該当しない。(事実誤認)	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。	国土交通省
z1200170	アウトソーシング事業におけるファミリー管理者選任要件緩和	道路運送車両法第50条 道路運送車両法施行規則第31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 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。		回答では、一定条件の下で整備管理者の外部委託が認められており現行制度下で実施可能とされているが、解釈の徹底の観点から、通達・ガイドライン等により一層の周知を図ることについて具体的に検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	d		整備管理者の外部委託に関する周知については 法令解釈上、疑義が無いこと 既に関係者に対し通達を発生する等、解釈の徹底を図っていること などの理由により、既に周知が図られていると考えているが、今後とも機会をとらえて関係者に説明を行うこととした。	5009	5009030	ソニー(株)	3	アウトソーシング事業におけるファミリー管理者選任要件緩和		ファミリー管理者の選任は、事業主と雇用関係にある者という限定解釈でなく、事業主とファミリー業務受託会社(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、受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、ファミリー業務受託会社の社員を、当該会社のファミリー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ミリー業務受託会社が、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受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。	経済産業省 厚生労働省 環境省 警察庁 国土交通省
z1200180	都市公園内における占有許可の対象拡大	都市公園法第7条第7号 都市公園法施行令第12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		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、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。		回答では、立体公園制度も設けることにより対応とされているが、平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。 要望主体の検討している施設は同制度により設置可能となるのか、改めて検討し、示されたい。	b		平成16年度までに実施することを検討中 設置可能となるよう検討	5010	5010010	愛知県稲沢市	1	都市公園内における占有許可の対象拡大		・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。	国土交通省
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年を超えて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も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する方針としているが、平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。		回答では、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、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。	b		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するが、その検討自体については、平成16年度中に終了する予定である。	5013	5013010	㈱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

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への再検討要請・再回答（様式1）

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等
z1200200	自動車登録事項等証明書の電子化の容認	道路運送車両法第22条 国土交通省自動車交通局長技術安全部 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。	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、利便性の向上や個人情報の保護等の観点から検討する。		平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。	b		自動車保有関係手続きのワンストップサービスは、e-Japan重点計画において、平成17年にはシステム稼働開始を目指すこととされており、平成17年のシステム稼働に向けて、関係行政機関及び民間団体と調整を行っているところであり、現在、自動車保有関係手続きのワンストップサービスのシステムの構築を進めている。自動車登録事項等証明書の電子化については、当該証明書内容に個人情報が含まれていることから、プライバシーの保護をどのように確保するのか、また、情報利用者のニーズにどう応えていくか等の問題について慎重に検討をする必要があり、自動車保有関係手続きの電子化を行うワンストップサービスの運用開始を予定する平成17年に間に合うように検討することとしている。	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の確認		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。	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。		回答では、「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が可能」とされているが、この趣旨は、例えば、自動車税の納税をコンピュータで管理し、当該コンピュータと運輸支局を結び、自動車税納税証明書の提示に代替可能という趣旨と解してよいかが、示されたい。 そのように解してよいとしたときに、実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	c		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。	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、その前に登録をしようとす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、五年毎に登録をしようとす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都道府県知事が指定する講習以外の講習の受講も行うことができる。このように、業務に従事する事務所の変更しても、新たに業務に従事する事務所の場合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し素養を高める当該講習については、 (以下「その他」欄に続く)	(「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を認めるものであることから、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も認めることは適切でないと考える。 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。	回答では、都道府県知事が取引主任者を監督すること等から、登録地以外の、都道府県知事が指定する講習以外の講習を認めることは適切でないとして示されているが、そもそも宅地建物取引主任者の資格は全国統一のものであり更新時の講習の内容は都道府県ごとに大きく異なるものではないこと、登録地移転手続は煩雑でありコスト負担も重いと指摘されていること、等の観点から、登録地以外の都道府県知事が指定する講習の受講も認めるか、全国統一の取扱いを実施する、という要望内容について、改めて具体的な対応策を検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	d		業務に従事している事務所が他の都道府県に変更になった場合には、主任者登録の移転ができることとなっている。この登録の移転は、所定の申請書等を用い申請することにより、簡易に行うことができるものである。また、要望理由にあるように住所が遠隔地に変更されていけば、宅建法上、変更の登録を申請しなければならないが、これと併せて登録の移転申請を行うことは、主任者にとって、過度の負担になっているとは思われない。 登録の移転を行えば、新たに従事する事務所の近所にて、移転先の都道府県において講習を受講することが可能となる。 主任者証の交付を受け主任者となった後は、国内全域において主任者としての業務を行うことが可能であるが、主任者の登録、監督等の一切の事務は各都道府県知事の責任の下に行うこととされており、主任者証の交付・更新に際し、最新の知識を付し素養を高める当該講習についても、都道府県知事の責任において行う必要がある。 ただし、現行制度においても、地域の実情に合わせ、都道府県知事の判断により、県外で実施される講習を指定することが可能である。また、一部の都道府県においては申請者からの申出に応じ登録地以外の都道府県知事が行う講習を主任者証の交付の要件として認めているところであるが、今回の要望も踏まえ、主任者の利便性をより一層考慮した指定がなされるよう各都道府県知事に協力を要請する。 また、登録移転手続の活用の促進を図る観点から、今回の要望も踏まえ、当該手続に係る事務処理の迅速化についても各都道府県知事に協力を要請する。 以上の要望を平成15年度中に行う予定。	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ため、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か、もしくは是全国統一の取扱いを要望。	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への再検討要請・再回答 (様式 1)

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各府庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	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	制度の所管官庁等
z1200230	外資埠頭会社の埠頭等貸付料の適正化	外資埠頭会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	外資埠頭会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、岸壁等に係る外資埠頭の建設に要した資金の償還を考慮して、埠頭会社が定めている。	e		公社埠頭の貸付料は、埠頭会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、埠頭会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。		要望によれば、「原価主義の妥当性の検証および荷捌きの実態や公共埠頭料金との格差等を動機としたより弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とするよう埠頭会社を指導すべき」としており、この点についての具体的な対応策を改めて再検討され、提示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由を含め具体的に示されたい。	e	公社埠頭の貸付料は、埠頭会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。しかし、公社が原価を大きく下回る岸壁等貸付料を設定することは、公社の経営を危うくし、埠頭整備に係る債務償還に支障を来すおそれがある。また、原価を上回る貸付料を設定することは、公益法人の本来の目的を逸脱するばかりか、船社等の経営を不当に圧迫するおそれがある。 このような観点から、国は岸壁等貸付料の算定基準を定めると同時に、国土交通大臣に届けられた貸付料については、是正が必要な場合には、変更命令が担保されているところである。 なお、国において、国際競争力の強化・確保を図るため、岸壁整備への国費の投入、無利子貸付の拡充、税制等の支援施策を実施しており、公社埠頭の貸付料の低減に寄与しているところである。  のとおり。	5036	5036010	(社)日本船主協会	1	外資埠頭会社の埠頭等貸付料の適正化		原価主義に基づく料金の妥当性の検証および、荷捌きの実態や公共埠頭料金との格差等をかんあんして、より弾力的で国際競争力のある料金設定を可能とすること	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) 外国人等派遣される日本人船員の認定について	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くな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る。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。		平成16年度までに実施することの可否について検討されたい。	b	当該要望については、船員派遣事業制度の運用と合わせて措置することになるため、船員派遣事業の制度化等についての法律の施行に合わせ、平成17年度からの実施を予定している。	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		国土交通省「船員職業紹介等研究会」が取りまとめた「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)」に於いて、常用雇用型船員派遣事業の制度化の方向と、これに伴い、現在禁止されている民間による船員労働供給事業に該当しない形態の整理が必要であるとして、船舶管理契約による管理船舶への配属は労働供給事業には該当しないとの見解が出された以上、船員法上の船員の範囲について、上記見解に沿って明確化し、船舶管理契約による管理船舶に配属する船員等について、外国籍船に雇入れられる場合も含め船員保険の被保険者資格を付与する措置を実現する。	国土交通省 厚生労働省	
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団体の団体又は公益を目的とする団体の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。		平成16年度までに実施することの可否について検討されたい。	b	当該要望の実施に必要な法律の施行にあたって船員職業安定法改正法案は平成16年の通常国会での成立を予定しており、その後、政省令の改正、具体的な制度運用上の基準等の設定、新たな制度のスタートに向けた関係者への十分な周知等のための準備期間が必要となるため、平成17年度からの実施を予定している。	5036	5036050	(社)日本船主協会	5	船員職業紹介事業等の許可		・職業紹介の自由化について国土交通省「船員職業紹介等研究会」に於いて取りまとめられた「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、ILO条約(179号)採択の趣旨、及び陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状、を踏まえ、船員についての労働供給事業、職業紹介事業を行えるように船員職業安定法を改正する。	国土交通省	
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。		回答では、さまざまな資金調達の方法について検討するとされているが、平成16年度までに実施されることに可否について改めて検討されたい。	b	道路関係四公団については、平成17年度中の民営化に合うよう、平成16年度通常国会への関係法案の提出を目指し、所要の検討、立案を進めているところである。本件に関しては、この一環として様々な資金調達方法を検討して参りたい。	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こととなっているが、新設及び改築の工事に要する費用を企業の寄付を活用する。	財務省 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への再検討要請・再回答（様式1）

（回答欄）

（再検討要請欄）

（再回答欄）

（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	各省庁回答に対する再検討要請		再回答欄		（要望事項欄）		規制改革要望事項番号	規制改革要望事項	別表番号	具体的規制改革要望内容	制度の所管官庁等	
								措置の分類	措置の内容	措置の概要（対応策）	規制改革要望事項番号	要望主体	規制改革要望事項						
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、こゝ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項は適用されない。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	欄シートック	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		厨房に関する各規制は、ガス厨房を基準に制定されている。しかし、近年の電気厨房の普及に伴い、換気設備や消火設備等裸火や燃焼排ガスを考慮したガス厨房を基準の設備対策は、電気設備に対しては過剰設計といえる。省エネ、省コストを妨げる現行法を、電気厨房を基準とした法整備、もしくは改正をお願いしたい。	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。		回答では、「補修工事」については、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とされているが、この点について、解釈の徹底の観点から、通達・ガイドライン等により一層の周知を図ることを具体的に検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。 「点検」は含まれない理由及び含めた場合の問題点について、具体的に示されたい。	a		5040	5040070	欄シートック	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		電気通信工業に係る特定建設業許可の要件には、営業所専任技術者の確保が必要である。この要件として、技術士一定の実務経験を有する者がある。このうち、指導監督的な実務経験について、従事業務を現行工事のみに加え点検補修工事を含めた解釈とする、条件の緩和をお願いしたい。	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	竣工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）の許可を受けなければならない。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、竣工認可の告示後10年以内に埋立地の権利の設定・移転等を行う場合は、免許権者の許可が必要であり、上記と同様に埋立ての免許に際し国土交通大臣への報告が必要。 また、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、普通の土地と同様に権利の移転・設定が可能であり、用途変更等の柔軟化及び用途区分の柔軟化を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係らしめることにより可能としている。	c		大臣への協議・報告の廃止の困難性 これらの事務は、自治事務に分類されるが、法第47条第1項に基づき主務大臣の認可を受けた埋立ての許可について、当該許可処分内容及び認可した内容と齟齬をきたさないようにするため、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、協議等を受けた後必要があると認められた場合には、地方自治法に基づき免許権者に対して勧告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した内容と齟齬をきたしている場合であっても、免許権者に対する勧告等の措置をとることができなくなり、認可権者としての責任を果たすことができなくなることがあり、報告を廃止することは困難である。	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する必要があるため、免許権者のみの判断に委ねることなく、主務大臣がその埋立ての内容・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 法の趣旨は、免許権者が竣工認可の告示後、国民共有の財産たる公有水面の公用を廃止し、その後埋立地本来の用途に従った土地利用が可能となるというものである。しかし、経済性・効率性の観点から竣工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が考えられ、このような場合、免許権者の許可に係らしめることにより竣工認可の告示前に埋立地を使用できるというのが同条の趣旨である。 法第27条第3項及び第29条第3項に係る協議 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、普通の土地と同様に権利の移転・設定が可能であり、用途変更等の柔軟化及び用途区分の柔軟化を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係らしめることにより可能としている。		回答では、協議・報告の廃止により、主務大臣の認可内容と齟齬をきたすおそれがあることを根拠に対応不可とされているが、当該事務が自治事務であることに鑑みれば、当該事務の縮小や簡素化によっても所期の目的を達成することが可能と考えられる。したがって、手続の簡素化や処理期間の短縮等の代替措置の可能性について再検討し、上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	d		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。 公有水面埋立法第2条第3項第4号のいわゆる分譲埋立を行う資格を有する者が行った埋立については、同法第27条第3項及び第29条第3項による国土交通大臣への予めの協議を不要とする。	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への再検討要請・再回答 (様式 1)

( 回答欄 )							( 再検討要請欄 )		( 再回答欄 )		( 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	各府庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 ( 対応策 )	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	制度の所管府庁等	
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。	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。 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、改善の策が図られるよう検討を進めておりとある。			要望内容は、タクシー利用では高額のコストがかかるため、ホームヘルパーの運転する車両に無償で乗車させ病院等へ移送するという、公共の福祉の確保のためやむを得ない事例と考えられる。その上で、回答では、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ため、国土交通大臣の許可が必要とされているが、介護報酬の通院等の乗降介助以外に料金を徴収しない場合には自動車運送事業に該当しないと考えられるが、改めて見解を明確に示されたい。 また、貴省回答中、福祉輸送をめぐる問題について、厚生労働省と検討を進めているとあるが、具体的な検討内容を明確に示されたい。	b		要望は、訪問介護事業者が行う乗降介助に付随する移送サービスについて、これを無償運送と認めて道路運送法の許可を不要とすることを求めたものであると考えられるが、国土交通省としては、要介護者の輸送と一体的に行われる乗降介助について介護報酬が設定される以上、有償のタクシー事業に該当するものであり、道路運送法の許可が必要であると考えている。 なお、訪問介護事業者が有償で行う要介護者等の輸送サービスについては、できるだけ早く適正化を図るべく、国会答弁(平成15年5月27日参議院厚生労働委員会)等を踏まえ、厚生労働省とともに、事業の実態も十分勘案した上で、今後の法的取扱い等について具体的な検討を開始したところである。	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の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、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えず、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。		国土交通省
z1200311	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条等	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トンを超えないものとしている。	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。		高速道路料金の車種区分の見直しについて、平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。	b		高速道路料金の車種区分については、道路運送車両法等の関係法令の改正の動向をみながら、負担の公平の観点も踏まえて検討する。	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		貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	警察庁 国土交通省	
z1200312	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12条等	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トンを超えないものとしている。	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。		また、道路運送車両の保安基準における貨物自動車の「大型」と「普通」の規制区分の見直しについて回答がないため、検討され、示されたい。	c		道路運送車両の保安基準においては、様々な基準をそれぞれの趣旨に対応した規制区分(1.7t、2.5t、3.5t、7t、8t等)により設けている。このうち車両総重量8tを超えて規制区分としている基準については、車両総重量が大きくなるに従って事故の発生割合が大きくなる傾向にあることから設けているものである。 なお、道路運送車両の保安基準における貨物自動車の「大型」と「普通」という区分はない。	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		貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し	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とけん引車には、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。		回答では、事故の多発を理由に措置困難としているが、要望では速度制限装置は交通流の円滑化を阻害する面もあるとしている。したがって、安全性担保のための代替措置を講じつつ速度制限を緩和することの可能性について再検討し、上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	c		当該規制は、保安基準の制限値内では運搬不可能な分割できない超重量物を運搬するため、トラックにNR装置を装着し、最高速度を制限することにより、速度を制限しない場合よりも大きなけん引重量を与えているものである。制限している最高速度を仮に引き上げた場合には、安全運行を確保するため当該車両のけん引重量を引き下げることになるため措置は困難である。	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装置の最高速度基準の緩和	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等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覚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査数の半数近く(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。		回答では、過積載違反等の多発を理由に措置困難としているが、要望では自重計の設置義務は物流コストの低減に逆行する面もあるとしている。したがって、他の代替措置を講じつつ自重計の設置義務を緩和することの可能性について再検討し、上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	c		ダンプカーによる過積載は、依然として過積載全検査数の半数近く(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は困難である。	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	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への再検討要請・再回答 (様式1)

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	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	制度の所管官庁等
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相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、特定多数の荷主の貨物が大量に持ち込まれる事業場において、これらの貨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を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条第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。		d	特別積合せ貨物運送事業は、不特定多数の荷主の貨物が大量に持ち込まれる事業場においてそれらの貨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幹線としての役割を担う極めて公益性の高い事業であり、事業許可に当たっては、それ以外の事業者と異なり特別積合せ貨物運送に係る事業場の位置、当該事業場の積卸施設の概要、事業用自動車の運行系統及び運行回数等をもとに、特別積合せ貨物運送事業が安全かつ確実に実施できるか審査することとしており、また輸送の安全についても運行系統100kmごとに主な地点間の運転時分・平均速度、乗務員の休憩・睡眠地点・時間等の基準を定めその遵守義務が課せられており、特別積合せ貨物運送事業以外の一般貨物自動車運送事業に比べ厳しい条件が課せられているものであり、また倉庫業は許可制ではなく登録制となっておりその公益性に応じた規制の差が設けられているものと考えられ、公共の利益となる事業の用に供する場合において土地を収用又は使用することができる強い私権制限が認められている土地収用法の収用適格事業としても、特別積合せ貨物運送事業のみが認められ、それ以外の一般貨物自動車運送事業や倉庫業は位置づけられていないものとなっており、公益性には差があるものと認識している。	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	市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和	国土交通省			
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ワバスや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り、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。		c	高速道路の車種区分及び車種間比率は、それぞれの車種において、原因者負担、占有者負担及び受益者負担の考え方を総合的に勘案して決定しているものであり、自動二輪車についても、原因者負担の考え方を反映したものとなっている。自動二輪車は、原因者負担の考え方において、道路を損傷する度合いに関しては他の車両と比べて小さいものの、照明、標識、防災設備の設置・維持に要する費用や道路巡回に要する費用等に関しては他の車両と同じ負担を行うべきものと考えられる。以上のことから、原因者負担、占有者負担及び受益者負担を総合的に勘案すると、軽自動車との差異はほとんどなく、同一の区分とすることは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設定	二輪車と四輪車を車両占有面積や道路損傷度の面から比較し、その結果を反映した二輪独自の通行料金を設定されることを要望。	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への再検討要請・再回答 (様式 1)

(回答欄)						(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各府庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	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	制度の所管官庁等
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材質を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、自動車運送船から降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み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が否かが判断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。	回答では、交通の流れやアクシデント等により対象車両の特定ができないことから代替案の導入は困難とされているが、要望は仮ナンバーの取り付け取り外しの時間及び経費ロスを回避したいとするものである。したがって、大量の回送運行など対象を限定し、特区における措置のような簡易な手続を取り入れることの可能性について再検討し、上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	c	特区の「回送運行許可番号標の様式等緩和事業」は、特区内において車両の通行状況その他の周囲の状況から判断し、主として回送運行の区間に限定すれば、当該道路の区間が一般交通の少ない地域であることや回送運行の区間が短距離であり表示の方法を緩和しても当該自動車が発行されたか否かの誤解を与えることは少ないものと考えられる。また、短時間に大量の自動車を回送する必要があり、かつ、取扱う自動車の多くが外国製の高級車で、新車であるため車体に損傷を与えることのないよう非常に丁寧な取扱いをせざるを得ないことから、車両に傷の付かない回送運行許可番号標を別途定め、特別区域として認定しその取扱いを緩和しているのであり、他の地区ではこうした特殊事情が無く、また、一般交通と混同し、無車検・無保険の自動車が運行しているものか判断できず、事故等があった場合車両の特定ができないことから、全国的な取扱いとして特区と同様な取扱いを行うことは困難である。	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	あらかじめ申請してある一定範囲内・区間の回送運行の場合には、仮ナンバーの表示方法を簡易な方法に変更して、時間のロスと経費を軽減したい。 (改訂案) ダミ - カ - 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 - ト等を申請することによりダミ - カ - 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。	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条第2項第1項、第130条第1項、第131条第5項、第132条、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は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。	要望によれば、「危険物については国連勧告等もあり検査の対象から外す」が「最低料金の設定」を廃止すべきとしており、この点についての具体的な対応策を改めて検討され、提示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	d	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について義務付けているものであり、船舶の航行の安全確保の観点から必要であると考えている。 また、船舶安全法に基づき同検査の実施主体として認定を受けている (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。 現在は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 (登録法人) が行うことができる制度とする法改正が行われたところであり、国土交通省としては、新たな制度の下では、各登録法人によって、手数料の面も含め、より受検者の利便性・ニーズを踏まえた収納検査が実施されるものと考えている。	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	危険物については、国連勧告等もあり検査の対象から外すことが、困難であれば料金の見直しを行い経費を軽減していただきたい。	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	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	国庫補助事業者等は、補助事業等により取得し、又は効用の増加した政令で定める財産を、各省各庁の長の承認を受けずに、補助金等の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない。ただし、耐用年数を勘案して各省各庁の長が定める期間を経過した場合などにおいては、自由に処分することとされている。	c	補助事業により取得した財産の処分を制限する期間については、各省各庁が耐用年数を勘案して決定しているものであり、社会的ニーズの変化に対応して緩和・短縮すべき性質のものではない。また、補助事業主体が、国庫補助事業により設置した公園施設の転換を行う場合、財産の処分等を制限する期間を経過していない場合においても、各省各庁の長の承認を受けることで、財産処分等は可能である。	回答では、財産処分の制限期間は耐用年数を勘案して決定しているものであり、社会的ニーズの変化に対応して緩和・短縮すべき性質のものではないとされているが、要望内容は、公園利用者の増加、既存公園の活性化、ひいては地域の活性化の観点から、社会ニーズの変化に対応した制限期間の短縮化、社会ニーズの変化に即した弾力的な対応を求めたものであり、この点を踏まえ、改めて対応策を検討され、示されたい。 また、処分制限期間を経過していない場合の承認基準を定めることも対応策の1つと考えられるが、この点についても検討されたい。	b	1. 都市公園事業について、補助事業により取得し又は効用の増加した財産を、利用ニーズの変化等により、処分制限期間を経過しないうちに処分する必要がある場合には、残存価格を算出し、国庫補助相当額を国に返納することにより、財産処分が可能である旨を改めて周知する。 2. 都市公園事業費補助に關し決定している公園施設ごとの処分制限期間を定める国土交通省令について、公園施設の多様化等に対応した見直しを検討する。	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	国庫補助により整備した施設・設備・備品の処理制限期間を、社会のニーズの変化に対応できるように短縮	国土交通省				
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は、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	空気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7条において占用物件を限定的に定めるところである。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から、地下に占用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。	回答では、立体公園制度も設けることにより対応とされているが、平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。 要望主体の検討している施設は同制度により設置可能となるのか、改めて検討し、示されたい。	b	平成16年度までに実施することを検討中 設置可能となるよう検討	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用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、占用が認められるのは、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用できることとする。	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への再検討要請・再回答（様式1）

( 回答欄 )							( 再検討要請欄 )		( 再回答欄 )		( 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	各府庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	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	制度の所管府庁等
z1200400	公共下水道管渠の河川縦断占用の容認	河川法第24条(土地の占用の許可)、河川法第26条第1項(工作物の新築等の許可)、工作物の設置許可基準第17の1(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は縦断方向に設置しないことを基本とする。	d		治水、重要な施設である堤防の弱体化につながらない様、計画断面内に入れないなど安全性を確保したうえで、設置形態、構造等によっては設置可能な場合もある事から、当該河川管理者と個別に協議していただきたい。		回答では、一定の場合には工作物の設置は可能とされているが、平成6年の工作物設置許可基準では、1「縦断的に設置しないことを基本とするものとする」とされており、この趣旨は例外を認めないものではなく一定の場合には縦断的な占用も許可できるものであることを明らかにするなど、要望についての対応策について改めて検討し、実施時期を含めて示されたい。	d		工作物の設置にあたっての縦断占用については、堤防の高上げや拡幅等に施工した堤防の余盛部分など、今後更に沈下が見込まれない場合においては、計画堤防断面外として管渠の縦断占用を例外として認めているところである。	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を設置する場所がなく、かつ河川が掘込み河道である場合は、河川の管理道内に下水道管を縦断占用できるように許可基準を緩和してほしい。	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、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係ら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与えないと考えられる「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、当該変更の際に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。	(「措置の概要」欄より続く)	要望内容は、事務処理の迅速化、円滑な事業執行の確保を目的とするものであり、この点も踏まえ、改めて対応策を検討し、示されたい。	c	前回の回答でお示したとおり、都市計画を定める際に都市計画審議会の議を経ることとされているのは、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係らしめることが必要であることによるものであり、当該手続は、極めて重要な意義を有するものである。要望にある公共用地間の変更については、都市施設の種類の變更に該当し、当該変更前後の各施設が私人の権利利益に対して与える影響の程度を一律に判断することは難しいことから、当該変更の際に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。次に、都道府県知事の同意については、これも前回の回答でお示したとおり、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間の矛盾を防止し、都市計画を一体のものとして有効に機能させるために行われるものであるが、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。	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。)	国土交通省		
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、特賃賃運用通達別記1	特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律第3条第4号(知事等の裁量により0%~80%まで拡大可能)。市場家賃と入居者負担基準額との差額を補助対象に家賃対策補助を行っている。また、入居者負担基準額を算出する際に必要な立地係数は、市町村毎に決められる市町村基準係数を用いて算出している。入居に際しては、収入等、法律が求める入居者資格を満たすことを証明する書類が必要。	f 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」の意図が明かではないが、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。	(「措置の概要」欄より続く)	について：要望趣旨は、入居者資格に係る収入基準の撤廃であり、必ずしも高額所得者に対する制度創設を意図したものではない。特に収入基準を下回る入居者に対する対応、空室時の対応等も考慮し、改めて検討し、回答されたい。	e c	について：特定優良賃貸住宅の入居者資格において、原則収入分位を下回る(0%~25%)者のうち、所得の上昇が見込まれる者の入居については、都道府県知事等に委任されている。また、空家であることをもって、収入分位の撤廃を行うことは、制度目的を相当に逸脱することとなり、本来の制度の枠内における対応は困難である。について：国は、収入分位の基準に適合するかどうかを確認するため、所得に関する証明書のみ、提出を必要とする旨通知しているところであり、特定優良賃貸住宅の制度趣旨から、これ以上の簡素化は困難である。また、都道府県知事が入居者収入基準等の入居者資格を、地域の住宅事情等にに応じて独自に設定出来る裁量性の大きい制度となっていることから、都道府県知事が独自に定める入居者資格への適合の可否を判断するために必要な書類を、管下市町村等に求めることは、許容されるものと考えている。なお、特定優良賃貸住宅の供給に際しては、市町村の住宅政策と密接な関係を有すること等から、都道府県知事に対して、市町村との十分な調整や相互の連携等について配慮する旨、既に通知しているところ。	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	・入居者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	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への再検討要請・再回答（様式1）

( 回答欄 )							( 再検討要請欄 )		( 再回答欄 )		( 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	各府庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	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	制度の所管官庁等
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費負担分の都道府県、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費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補助事業として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。	国土交通省
z1200440	公共交通機関が十分でない地域における自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、有償で、自動車を使用して旅客を運送する場合に、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、今般の構造改革特区制度は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は認められず、同法に規定する自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)		b		交通機関空白の過疎地において、今般、構造改革特区により新たにNPO等による有償の住民輸送を認められたのは、タクシー等が存在しない地域における生活交通を確保するためのやむを得ない措置としてであり、仮に、運送の対象を一般の観光客やビジネス客にまで拡大するのであれば、不特定多数の旅客の安全確保や利用者保護を確保し、ひろく一般の利用者にとって「安全で安心して利用できる」輸送サービスを実現していくため、タクシー事業の許可を取得していただく必要があるものと考えている。 なお、実施要件の緩和については、特区に係る実施結果や具体的要望を踏まえつつ、今後全国実施に向け検討していくこととしているが、今般いただいた要望についても、住民以外に対象とすべき者があるかどうか、また、その範囲をどのようにすべきか、具体的事例に即して検討してまいりたい。	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送迎するための規制緩和		・自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。	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、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を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。		b		車検期間の延長については、国民生活に与える影響が大きいことから、十分透明性が確保された場で、慎重に検討を進めなければならぬと考えており、平成16年度においても、引き続き基礎調査検討会で検討を進め、平成17年度に交通政策審議会の答申を得ることとしていることから、16年度までに実施の可否を決めることは困難である。	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		平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。	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への再検討要請・再回答 (様式 1)

( 回答欄 )							( 再検討要請欄 )		( 再回答欄 )		( 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	各府庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 ( 対応策 )	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	制度の所管官庁等
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2項	市街地再開発事業において、一団地の総合的計画を活用して、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。		市街地再開発事業において一団地の総合的計画を活用する場合に課される地権者全員の同意要件について、要望主体は、事業推進の大きな障害となっておりと指摘しており、この点を踏まえ、改めて具体的な対応策を検討し、示されたい。 さらに、要望主体は、上記の場合に求められる全員同意要件は、市街地再開発事業における組合設立・事業計画作成や権利変換等に関する手続 ( 組合総会議決、縦覧・意見書の処理、一定の地権者の同意取得等 ) を通じた権利調整・合意形成によって、事実上、担保されていると指摘しており、この点を踏まえ、改めて具体的な対応策を検討し、示されたい。	d	ご提案と同様の特例措置は、都市再生特別地区及び再開発等促進区を定める地区計画により対応可能であり、これらの制度は地権者の3分の2の同意に基づき提案することが可能であるので、積極的に活用されたい。 なお、建築基準法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全員の同意が必要であり、3分の2の同意では不十分である。	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		都市再生特別地区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。	国土交通省	
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5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の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、一般的に屋内に算入されるものであり、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に、総合設計制度等の容積率緩和により対応可能である。		エレベーターシャフト等については、「これ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」とされているが、要望主体の指摘する、都市インフラを備えた優良な集合住宅等の整備を促進する観点から、改めて具体的な対応策を検討し、示されたい。 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、「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に、総合設計制度等の容積率緩和により対応可能」とされているが、要望内容は、環境・エネルギー対策の一環としてこれらの導入促進を図る目的から、総合設計等の要件を満たさないような一般的な集合住宅等についても当該部分を容積対象とするよう求めるものであり、この点についての具体的な対応策を改めて検討し、実施時期も含めて示されたい。	d	優良な集合住宅等については、総合設計制度等の活用により対応可能である。 建築基準法第52条第13項については、特定行政庁の運用により、「機械室その他これに類する部分」の床面積の合計の建築物の延べ面積に対する割合が著しく大きい場合」として取扱うことも可能であり、その旨周知することとする。	5102	5102290	(社)日本経済団体連合会	29	共同住宅の容積率算定基準のさらなる合理化		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は、容積率緩和の対象とすべきである。	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である	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。		要望内容は、現行5年以上の経営業務の管理責任者としての経験年数を例えば3年以上とするなどの経験期間の短縮化すること、及び一定規模以上の企業について執行役員を認めるなど弾力的に取り扱うこと、を求めているものであり、これらの点についての具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。 上記を踏まえ、新たな対応策が必要である場合は実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	b	、 について、 建設業の許可の要件のうち経営業務の管理責任者の要件については、消費者 ( = 発注者 ) 保護の観点から、法人の常勤役員のうち1人以上に対し、許可を受けようとする建設業に5年以上の経営業務の管理責任者としての経験を有する者を求めること等により、適正な建設業の経営の実施を確保しようとするもの。その経験年数の算定にあたっては、既に弾力的な運用を図っており、例えば、許可を受けようとする建設業以外の建設業に関する経験が4年あれば、許可を受けようとする建設業の経験は3年よりよいこととしている。また、いわゆる「執行役員」についても個々の審査において弾力的に対応しているところであるが、要望の内容も踏まえ、今後、各企業における「執行役員」について審査を行う上での統一的な取扱いの方針について早急に検討に着手したい。	5102	5102310	(社)日本経済団体連合会	31	建設業許可要件の緩和		「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「常勤役員」については、一定規模以上の企業については、「執行役員」も認めるなど弾力的な取扱いをすべきである。	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なることが出来る。	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。		回答では、特定行政庁が、屋根のふき材、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できることとされているが、 解釈徹底の観点から、通達・ガイドライン等により、屋根の置き方、材質等を考慮した積雪荷重基準の緩和が可能である旨一層の周知を図ることについて具体的に検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	d	特定行政庁が、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できることについては、既に解説書で周知しているところ。	5102	5102320	(社)日本経済団体連合会	32	積雪寒冷地における屋根積雪荷重基準の見直し		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、屋根の置き方、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、降雪により屋根に積雪することの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の積雪を見込む必要がある。屋根の置き方、材質等を考慮した積雪荷重基準の緩和が必要である。	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への再検討要請・再回答 (様式1)

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各府庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 (対応策)	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	制度の所管官庁等	
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。		要望内容は、具体的には以下の措置の実現を求めているものであり、これらの点について具体的な対応策を検討され、改めて検討され、示されたい。 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、50㎡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、150㎡以下であることを条件に設置を認める(現行50㎡以下) (3) 準住居地域について、300㎡以下であることを条件に設置を認める(現行150㎡以下) (4) 近隣商業・商業地域について、500㎡以下であることを条件に設置を認める(現行300㎡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	d		1・2の緩和事項について、地区計画や特別用途地区に定めることにより対応可能であるので積極的に活用されたい。なお、これらは地権者の3分の2の同意に基づき提案することが可能であるので、積極的に活用されたい。	5102	5102330	(社)日本経済団体連合会	33	自動車整備工場の立地に関する規制緩和		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望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、50㎡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、150㎡以下であることを条件に設置を認める(現行50㎡以下) (3) 準住居地域について、300㎡以下であることを条件に設置を認める(現行150㎡以下) (4) 近隣商業・商業地域について、500㎡以下であることを条件に設置を認める(現行300㎡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		国土交通省
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。		回答では、立体公園制度も設けることにより対応とされているが、平成16年度までに実施されることの可否について改めて検討されたい。 要望主体の検討している施設は同制度により設置可能となるのか、改めて検討し、示されたい。	b		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。		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、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。	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。そのため、都市公園法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、かつ、占有面積の合計の2倍以上という条件を満たさない変電所を設けることは困難。		回答では、「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」との理由から対応困難とされているが、 要望内容は、公園管理者の許可を要件として、占有面積が約4m程度と規模の小さい変圧器の設置の実現を求めているものであり、この点について、他法令の取扱いも考慮し、具体的な対応策を改めて検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含め具体的に示されたい。	c		都市公園は、都市を緑化して都市環境の向上を図るとともに、空地を確保して、避難、防火等の災害の防止に資することを目的として設置される都市の貴重なオープンスペースであり、このような都市公園の性格から、公園施設の建ぺい率も原則として2%以内とされている。 公園施設以外の都市公園の占有については、公共性の強いもの、公園の機能との関連性を有するものや公園のオープンスペースとしての特性を生かしたものの必要やむをえないものに限って認めているものである。 22(33)kV配電用変圧器については、こうした公園のオープンスペースとしての機能や占有許可が可能なものも公園機能と関連の深いもの等に限定されていることに照らし、たとえ規模が小さくとも、占有許可の対象とすることは難しいと考えられる。	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、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。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。		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への再検討要請・再回答(様式1)

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等	
z1200530	建築基準法に基づく指定資格検定機関等に關する省令第16条ただし書きの削除	建築基準法第77条の18~20 建築基準法に基づく指定資格検定機関等に關する省令第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。		回答では、「1人で業務遂行できなくなるおそれがある」とされているが、業務遂行できなくなる場合にどのような支障が生じるのか明らかでなく、この点も踏まえ、改めて検討され、示されたい。	c		指定確認検査機関が確認検査業務を休廃止した場合には、建築主は、別の民間機関や特定行政庁に再度確認検査を受けるため、必要な書類を作成し、申請し直す等の費用的、時間的な負担を負うこととなる。このため、建築基準法においては、指定確認検査機関が休廃止する場合は、あらかじめ国土交通大臣に届出し、その旨を公示することを規定するなど、民間機関である指定確認検査機関による確認検査業務の継続的かつ的確な実施について、制度上担保することを求めているところ。指定確認検査機関としての指定に係る最低限必要とされる確認検査員の人数についても、1人で対応した場合には、病気、事故などの突発的な事態の発生により、業務を遂行できなくなる事態がより頻繁に発生することが容易に予見されるため、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が困難である。	5103	5103010	個人	1	建築基準法に基づく指定資格検定機関等に關する省令第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。		国土交通省
z1200540	国の競争的資金制度の迅速化・簡素化	国土交通省組織令(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關すること(他局及び官庁官庁長の所掌に属するものを除く。) 七~八 (略) 九 建設・運輸施設整備支援機構に移行した建設・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關すること。 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の範囲である。	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。		回答では、手続き等の迅速化、簡素化に努めるとされているが、実施される内容について交付決定時期の明示等により具体的に示されたい。速やかに実施されるときも、実施時期について具体的に示されたい。			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、用途に關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		
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、年内を目途に調査し、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		回答では、年内を目途に調査し対応策を検討するとされているが、検討を踏まえた実施時期について具体的に示されたい。	b		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	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への再検討要請・再回答 (様式 1)

( 回答欄 )							( 再検討要請欄 )		( 再回答欄 )		( 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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要 ( 対応策 )	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	制度の所管官庁等
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、乗用車の財産処分の制限をしていない。		要望は、トラック、バスを対象とする低公害車普及促進対策補助金についての「法定耐用年数を経過するまでの使用等の義務」に関する規制緩和をも求めている。したがって、この点についての具体的な対応策を改めて検討され、提示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由を含め具体的に示されたい。	e	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、乗用車の財産処分の制限をしていない。	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。	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。	全省庁	
z1200580	駆動軸重の規制緩和	特殊車両通行許可に係る許可限度重量の特例措置について ( 平成15年3月20日国土交通省道路局道路交通管理課長通達 ) 海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱いについて ( 平成15年5月9日国土交通省道路局道路交通管理課長通知 ) 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トンまで特殊車両通行許可及び基準緩和の対象。	c		11.5トンの軸重による床版の疲労への影響は10トンの軸重による影響の4～5倍程度あるため、全ての車両に広く軸重10トンを上回る走行を認めた場合には床版の長期耐久性に与える影響は極めて大きく、数多くの床版を補強することが必要となる。床版等を全国的に補強するには、直轄国道だけでも、現在の橋梁維持修繕費と同程度の金額を毎年充当したとしても50年以上の長期にわたると試算される他、主要な道路の橋梁の通行止め若しくは通行制限に伴う渋滞を引き起こすことなどからその社会的損失は少なくないと考えられる。これらのことから、当該規制を直ちに緩和することは困難である。		要望は「必要な条件を満たす2軸トラック」と「同程度の条件を満たすエアサス車」の駆動軸について軸重規制の緩和を求めているのに対し、回答によれば「全ての車両に広く10トンを上回る走行を認め」ることは直直には困難とされているが、要件を限定する等のいかなる措置も不可能なのかについて再検討するとともに、将来的な対応の可能性 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由も含めて具体的に示されたい。	c	エアサスペンションを装着するトラクタで、フル積載対応海コン用トレーラを牽引するものについては、自動車産業界等との協力の下、道路構造物への影響について技術的検討を行った結果、一定の緩和効果が認められたため、必要な条件を満たす車両について通行を許可している。その他の車両については、車両の構造又は積載する貨物が特殊でありやむを得ないと認められ、かつ、海コン用トラクタの場合と同様の技術的検討を行い、一定の緩和効果が認められた場合には対象とすることが可能。 エアサス装着車両の軸重に関する一般的制限値を緩和すれば、床版の疲労に対して甚大な影響を及ぼし橋梁の維持修繕費を大幅に増加させることとなるが、現在横行している重量違反車両を無くすることができれば、規制緩和を行ったとしても橋梁の維持修繕費を大幅に増加させることにはならず、重量違反車両がなくなることが確実に担保できれば規制緩和を行うことは可能。	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	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への再検討要請・再回答(様式1)

(回答欄)								(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等	
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 パ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) 基準緩和と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25トン、その他の道路では20トン、また、連結車にあっては高速自動車国道では最大36トン、その他の道路では最大27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36トン。 セミトレーラの車両総重量については、最速軸距に応じ、最大28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。		回答では平成15年度中に検討、実施するとされているが、速やかに実施するとともに、実施時期を具体的に示されたい。	a	現在、緩和方策の検討とあわせて、民間事業者団体とともに安全担保措置について検討を進めており、これらの結果を踏まえ、規制の見直し内容を具体化し、必要な手続を進めることとなるため、その実施時期は平成15年度末になると見込まれるが、できるだけ速やかに実施できるよう取り組んで参りたい。		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28トンから36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込み輸送時の総重量(トラクタ+トレーラ+積荷)を、ISO規格40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44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。		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		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。		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。		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トンまで積み込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。		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への再検討要請・再回答(様式1)

(回答欄)							(再検討要請欄)		(再回答欄)		(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	各省庁回答に対する再検討要請	措置の分類	措置の内容	措置の概要(対応策)	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	制度の所管官庁等
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係る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係る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、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。		回答では、特区での結果を検証の上全国実施を図るとされているが、要望内容は速やかな全国展開を求めるとされており、この点に対する見解を明確に示されたい。 上記を踏まえ、可能な限り速やかに全国展開する観点から実施に向けた対応策・実施時期について具体的に検討され、示されたい。	a		本特区制度については、4月及び5月に認定を受け、現在、本特区制度による自家用自動車の有償運送事業の実施に向け、準備を進めていただいている。本特区制度については、「構造改革特区推進のためのプログラム」(平成14年10月11日構造改革特区推進本部決定)において、「全国で実施するための3ヶ月程度の先行実施」と位置付けられており、すでに認定された特区について3ヶ月程度実施した結果を評価した上で、これらの結果を踏まえ、必要に応じて制度を見直しの上、全国実施を図ることとする。	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。	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。		回答では、特区での実態評価を踏まえ全国展開を検討とされているが、要望内容は、平成11年屋外広告物基本問題検討委員会の報告も踏まえ、本特例に関し特に弊害も認められないことから速やかな全国展開を求めるとされており、この点に対する見解を明確に示されたい。 上記を踏まえ、可能な限り速やかに全国展開する観点から、実施に向けた対応策・実施時期について検討され、示されたい。	b		平成16年度までに措置することを検討中。	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。	国土交通省

(再検討要請時 追加事項)

z1220010	下水道法・水質汚濁防止法により義務付けられた書類の重複軽減	水質汚濁防止法第5条、下水道法第12条の3、12条の4	水質汚濁防止法上の特定施設は、施設について人の健康・生活環境に被害が生ずるおそれがある汚水又は廃液を排出するものとして同法施行令により定められており、同法12条に基づく排水基準の遵守の規定等が適用される。特定施設を設置する際には、同法5条に基づく届出を各自治体に行わなければならない。また、水質汚濁防止法上の特定施設を有する工場及び事業場から、下水を公共下水道に排除する際には、下水道法12条の3に基づく届出を各自治体に行わなければならない。	c		下水道法において届出対象となる下水は、特定施設を設置する工場または事業場から公共下水道に排除される水を指す。一方、水質汚濁防止法における排水とは、当該工場または事業場から公共用水域に排出される雨水を含む全ての水を指すものであり、雨水のみを排出する排水口にも排水基準の水質汚濁防止法に基づく規定等が適用されている。これは、雨水が排出される場合等、公共下水道に排除されない排水から人の健康・生活環境に被害が生ずるおそれがある汚水又は廃液が排出される場合があるためである。現に公共下水道に排除されない、当該特定施設に係る工程外からの排水が、水濁法の排水基準を超過した事例もあることから、このような特定施設についても水濁法に基づく管理を適切に行う必要があるため、下水道法に基づく届出が行われていることを理由に、水濁法に基づく届出を免除することは適切ではない。		要望者は重複する内容の書類作成の簡素化を求めており、例えば、下水道法と水質汚濁防止法での届出書類を一元化することが考えられるが、この点を踏まえ改めて実施に向けた具体的な対応策を検討され、示されたい。 上記を踏まえた実施時期について、その時期となる理由を含め具体的に示されたい。	c		水質汚濁防止法に基づく特定施設の届出は、特定施設を有する工場又は事業場から排出される水が公共用水域又は地下水の水質の汚濁に及ぼす影響を事前に十分検討しておくために行われるものである。 一方、下水道法に基づく届出は特定施設を有する工場又は事業場から悪質な下水が下水道に排除されることを防止し、下水道法の水質規制を徹底するために行われるものである。 水質汚濁防止法と下水道法それぞれに基づく管理を適切に行うため、特定施設を有する工場又は事業場において、下水を下水道、雨水等を公共用水域へ別々に排除する場合は、それぞれの法律に基づく届出を行う必要がある。このため、それぞれの法律で規制の対象となる排水が異なり、確認事項も異なることから、届出書類を一元化することは困難である。ただし、特定施設の構造等の届出書類として、共通して使用できるものは活用することが可能である。	5009	5009120	ソニー(株)	12	下水道法・水質汚濁防止法により義務付けられた書類の重複軽減		「公共下水」と「雨水の河川放流」の両方の機能を持つ施設を有する場合に、下水道法に係る届出を行った際には、水質汚濁防止法の定める届出を免除していただきたい。	環境省
----------	-------------------------------	-----------------------------	---	---	--	---	--	---	---	--	--	------	---------	--------	----	-------------------------------	--	---	-----