

2-(1)	車両の大型化に対応した特殊車両通行許可制度の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	道路法第47条第1項 車両制限令第15条 車両の通行の許可の手續等を定める省令 道路運送車両の保安基準 第55条 特殊車両通行許可限度算定要領
要望の具体的内容	<p>石油系タンクローリーをはじめとする特殊車両の通行において、車両の軸距を変更せずに積載量を増やす場合も誘導車の配置を不要とすべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>2003年5月の道路運送車両の保安基準の改正を受け、分割可能貨物を輸送するセミトレーラについて車両総重量の最高限度が緩和された。さらに、2014年5月に公表された「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」では、2014年度中に、バン型等のセミトレーラの駆動軸重の制限を国際海上コンテナセミトレーラと同等の11.5トンに緩和することが盛り込まれた。これにより、コンテナに積載できる貨物については、重量で約6トン(30%)程度の積み増しが可能となり、更なる輸送効率の向上が図られることになった。</p> <p>他方、仮に上記のとおり緩和された軸重の車両を作製しようとしても、車両の総重量の最高限度は軸距に応じて規定されているため、軸距を延伸することなく目的の総重量を実現しようすれば、通行許可条件が悪化してしまう。条件によっては、誘導車の配置が求められるケースも発生し得るが、連日配送を行う石油系タンクローリーの場合、誘導車の配置に対応することは現実的に不可能である。このため、軸重の最高限度の見直しにより期待できる輸送効率の向上を享受できない可能性がある。</p> <p>誘導車の配置が不要となるよう、特殊車両通行許可限度算定要領において、B条件(重量に関し、徐行および連行禁止を条件とする)の範囲を拡大することにより、法規制の整合性を図り、車両総重量の基準緩和に即した運用を実現すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省道路局道路交通管理課

2-(2)	路外駐車場における換気装置の基準の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	<p>駐車場法第11条  駐車場法施行令第6条、第12条</p>
要望の具体的内容	<p>駐車場用換気装置の換気能力の基準について、自動車排出ガス規制の強化等による環境の変化も考慮し、現行の基準よりも引き下げるべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>建築物である路外駐車場には、その内部の空気を1時間につき10回以上直接外気と交換する能力を有する換気装置を設ける必要がある。</p> <p>他方、自動車の排出ガス規制の厳格化やハイブリッドカー等の環境対応車の普及により、車両の性能は格段に進歩しているにも係らず、駐車場の排気回数の設定の基準は昭和32年の駐車場法制定以降、一度も見直されていない。</p> <p>駐車場用換気装置の基準の見直しについては、「駐車場用換気装置の換気能力の基準について、自動車排ガス規制の動向やハイブリッドカー等の低公害車の普及状況等を調査し、見直しを検討する(平成21年度検討開始、結論を得次第措置)」「(ハトミミ.com『国民の声』の受付開始及び規制改革要望の棚卸しについて)」(平成22年1月12日行政刷新会議報告)における報告内容」とされており、「ハイブリッドカー等の低公害車については、近年急速に普及してきているところであるため、既存の自動車、自動二輪車の利用実態を踏まえつつ、今後の環境対応車の普及動向を注視しながら、駐車場に設ける換気設備の技術的基準について平成22年3月より検討を開始し、現在、適切な基準の考え方、具体的な基準について検討を行っているところ」と承知している。具体的な基準の検討の結果を早急に示すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省都市局街路交通施設課

2-(3)	アセット型サードパーティーロジスティクス(3PL)事業における保管用に供される保管庫の倉庫業法上の解釈の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	倉庫業法第2条第2項 倉庫業法施工令第1条 倉庫業法施行規則等運用方針[1]定義
要望の具体的内容	<p>アセット型サードパーティーロジスティクス(3PL)事業において行われる保管の用に供される保管庫等について、3PLの包括契約に基づき行っている貨物の保管が当該他の営業(運送、仕分け、修理、検収、流通加工等)に対して従たる程度に行われるものである場合であって、当該荷主専用の施設内で保管を行う場合に限っては、「寄託」に非該当とすべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>貨物自動車運送事業において一時保管の用に供される保管庫等は、運送契約に基づき貨物の一時保管を行っている限り、「寄託」に該当しないため、政令の規定を待つまでもなく、倉庫業の定義から外れるものである、とされている。</p> <p>アセット型3PL事業の包括契約に基づき物流業務全般を請け負う場合で、一部に保管行為を含まれる場合は、物流事業者が「倉庫業を営む倉庫」を設置する必要があるが、保管行為がごく限られた一部に過ぎず、倉庫の設置費用が割高となって、安価な物流サービスの提供の妨げとなっている。</p> <p>アセット型3PL事業の包括契約に基づき貨物の保管を行っている場合であっても、その物品の荷主専用の施設内で行われる事業であることを前提に、その他の営業(運送、仕分け、修理、検収、流通加工等)に対して従たる程度に行われる保管の用に供される保管庫等について、「寄託」に該当せず、すなわち倉庫業の定義から外れることになれば、例えば、荷主が所有する「倉庫業を営む倉庫」ではない自家用倉庫を借り受け、そこで当該荷主の物流業務全般を請け負うなど、荷主により安価な物流サービスを提供することが可能となる。また、倉庫事業者でなくても、「倉庫業を営む倉庫」ではない自家用倉庫等を活用し、アセット型3PL事業に参入することも可能となり、参入障壁の低減が期待できる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省総合政策局物流政策課

2-(4)	物流総合効率化法上の特定流通業務施設の開発許可基準の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	都市計画法 第29条、第34条 開発許可制度運用指針(技術的助言) 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法) 第5条第2項、第2条第3号 「総合効率化計画」認定申請の手引き
要望の具体的内容	<p>物流総合効率化法上の特定流通業務施設の開発許可の基準について、「開発許可制度運用指針」への明記やガイドラインの制定等を通じて、「総合効率化計画」の認定と同様に、「流通業務を総合的かつ効率的に実施する者」と「特定流通業務施設を整備する者」の連名による申請を排除しない旨を明らかにすべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>市街化調整区域における開発行為は都市計画法第34条各号のいずれかに該当すれば、都道府県知事が許可できることとされている。開発許可制度を運用していく際の技術的助言である「開発許可制度運用指針」では、都市計画法第34条第14号に基づき、通常原則として許可して差し支えないものと考えられるものとして、認定総合効率化計画に記載された特定流通業務施設に該当する施設が例示されている。また、特定流通業務施設を整備を伴う計画のうち、「流通業務を総合的かつ効率的に実施する者」と「特定流通業務施設を整備する者」が異なる場合は、両者の連名による申請であれば、「総合効率化計画」認定の申請が認められている。</p> <p>しかし、一部の地域(自治体)において開発許可の基準を「自前開発の自前使用」に限定している事例も見受けられるため、「流通業務を総合的かつ効率的に実施する者」と「特定流通業務施設を整備する者」が異なる場合は、開発許可の申請を断念せざるを得ない状況も生じている。</p> <p>土地の賃貸を前提として、時代のニーズをより多く反映した高機能の流通施設の開発を目指す動きは今後ますます活発化すると考えられる。開発許可に関する事務は自治事務とされているものの、物流総合効率化法の趣旨や法の整合性を斟酌すると、開発許可の判断は、土地の所有形態のみをもって不許可と判断するのではなく、あくまでも土地の利用計画を勘案し総合的に判断されるべきと考えられる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省総合政策局物流政策課・都市局都市計画課

2-(5)	一般貸切(又は乗合)旅客自動車運送事業の事業計画(事業用自動車の数)変更に係る事前届出手続きの簡素化
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	道路運送法第15条第3項 道路運送法施行規則第15条第2項
要望の具体的内容	一般貸切(又は乗合)旅客自動車運送事業の事業計画(事業用自動車の数)変更に係る事前届出手続きについて、当該届出書類の提出の電子化を進めるべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>一般貸切(又は乗合)旅客自動車運送事業の事業計画(事業用自動車の数)変更の事前届出手続きでは、事業計画の変更の都度、添付書類として、①既に認可を受けた自動車車庫の位置、收容能力を示す書面、②営業所における配置車両数が増加する場合には、当該増加後に必要となる自動車車庫の面積を示す書面、③自動車車庫の面積に余裕が少ない場合には、車両の収納状況を示す平面図等の書面、④当該届出が増車の届出である場合には旅客自動車運送事業者が事業用自動車に運行により生じた旅客その他の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示で定める基準に適合する任意保険又は共済に、計画車両の全てが加入する計画があることを証する書面(契約申込書の写し、見積書の写し、宣誓書等)の提出が求められている。</p> <p>しかし、上記の添付書類のほかに、法令に定めがないものの、追加で運行経路図や使用車両の車検証等の資料の提出を求められることがある。開催頻度の高いイベント(定期的なイベント)等を開催する際に当該届出を行う場合、これら追加資料については内容が同一であっても、届出の都度提出する必要があるため、申請者の負担が大きい。</p> <p>追加で資料の提出が求められる理由が妥当であれば、当該届出書類の提出の電子化を進めることで、届出手続きの簡素化を図るべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車局旅客課

2-(6)	道路使用許可が認められる時間帯の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	道路交通法第77条
要望の具体的内容	<p>道路使用許可を要する工事が現に交通の妨害となるおそれがないと認められるときは、原則9時～17時の間以外でも道路使用を弾力的に許可すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>道路において工事もしくは作業をしようとする者又は当該工事もしくは作業の請負を行う場合、当該行為に係る場所を管轄する警察署長の許可を受けなければならない、とされているが、当該工事が認められる時間帯について法令では特段明確に規定されていない。</p> <p>しかし、実際には、道路の交通事情に関わりなく、原則として9時～17時の間(指定時間帯)に工事を実施するよう指導が行われている。そのため、例えば17時の時点で、交通の妨害になるおそれがなく、あと少し作業すれば当日中に完工できる場合であっても、一律に17時で当該工事を一旦打ち切り、翌日以降に残りの作業を行うことを余儀なくされるケースも少なくない。</p> <p>なお、これらの工事は顧客からの要請等による簡易な改修工事が中心で、所要時間も短く、路上に駐車する車両も1、2台程度にとどまる。こうした事情を踏まえ、当該道路の交通事情が許す限り、道路使用を許可する時間帯の延長を認めるなど、より弾力的かつ柔軟な運用を求める。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁交通局交通規制課

2-(7)	イモビライザを無効化する機器の所持等の制限を目的とした法令の制定
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	
要望の具体的内容	<p>自動車盗難対策として最も効果的であるイモビライザ(電子的なキーの照合による自動車盗難防止システム)を無効化する器具の所持を、業務その他正当な理由による場合を除き制限することにより、自動車の盗難防止を図るべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>近年、自動車の盗難を防止するために車両に装備している「イモビライザ」の機能を無効化する器具を用いた盗難が増加し、反社会的勢力および不良外国人の資金源になっている。現在、何の規制もないためインターネット上で購入できる場合もあり、この器具が広く流通するに至っている。また盗難車両を用いた二次犯罪も発生している。</p> <p>このような状況に対し何ら対策を講じなければ、たとえ消費者がイモビライザ装着車を選好しても自動車盗難を完全に防止できない状況を放置することになるため、イモビライザを無効化する器具を所持できること自体を問題視する必要がある。</p> <p>住宅侵入犯罪が増加したときに、その対策として「特殊開錠用具の所持の禁止等に関する法律」(いわゆるピッキング防止法)が制定したように、イモビライザを無効化する器具の所持等を法律で規制し、国民の財産を守る方策を講じる必要がある。平成25年7月に愛知県が、正当な理由のない者のイモビライザを無効化する器具の所持を規制するため条例を改正したものの、法令化には至っていない。「規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要」では、「同条例の施行後における同県内の自動車盗の発生状況や効果等を注視しつつ、イモビライザの所持等を規制するための法整備の必要性の検討を含め、効果的な自動車盗難対策を推進してまいります」とされており、早急に検討を開始することが求められる。</p> <p>類似した立法目的を有するピッキング防止法の施行後、住宅侵入犯罪の認知件数が激減したことと同様に、本要望の実現により、自動車盗難防止に大きく貢献することが期待できる。また、反社会的勢力等の資金源を断つことにつながり、社会の安全・安心に寄与する。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁、国土交通省、経済産業省

2-(8)	沿海区域の更なる拡大
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	船舶安全法施行規則第1条第7項
要望の具体的内容	<p>以下の海域を沿海区域の一部拡大の検討海域とし、早期に検討に着手すべきである。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 和歌山県潮岬から高知県室戸岬までの海域</li> <li>2. 北海道神威岬から北海道留萌までの海域</li> <li>3. 千葉県犬吠埼から宮城県金華山(又は福島県塩屋崎)までの海域</li> </ol>
規制の現状と要望理由等	<p>荒天時の陸岸への迅速な避難等を前提として概ね陸岸から20海里(約37km)までの水域が沿岸区域として設定されており、沿海区域に応じた構造・設備を有する沿海船が航行できる海域は沿海区域に限定されている。</p> <p>他方、半島や島が点在している日本海沖ならびに変針が多く他の船舶との針路交差が多数生じている太平洋側沿岸部ともに、航行海域が陸岸から20海里までの海域に制限されることで、航行時の安全確保や省エネ化の観点で支障をきたしている。沿海区域が拡大することにより、航行距離の短縮化・省エネ化が図られ、環境負荷の低減に寄与するものと考えられる。</p> <p>「規制・制度改革に係る方針」(2011年4月)に基づき設置された「沿海区域の一部拡大に関する検討会」での検討結果を受け、2013年6月に沿海区域の一部拡大が図られ、新たに5つの海域(尻屋崎沖、鹿島灘、伊勢湾沖、飛島沖及び金沢沖)が沿海区域に追加され、航行環境の改善に繋がった。引き続き沿海区域の更なる拡大に向けた検討を積極的に進めることが望ましい。</p> <p>気象海象条件については専門家による検討を要するものの、今回要望した3つの海域は、上記検討会で示されている「検討の基本方針」「一部拡大する海域の範囲指針」に照らし合わせて概ね合致していることから、沿海区域の一部拡大の検討海域とし、早期に検討に着手すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局安全基準課

2-(9)	NACCSを利用した不開港場寄港特許の申請手続きの実現
要望の視点	1.行政手続きの簡素化
規制の根拠法令	船舶法第3条
要望の具体的内容	不開港場寄港特許の申請手続きについて、NACCSによる電子申請を認めるべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>不開港場寄港特許申請について、現行では、書面による申請は窓口での、電子申請はe-Gov電子申請システムでの、申請書類の提出が可能である。書面による申請の場合、申請書類の提出時及び同特許通知書の交付時(申請の2～3日後)の少なくとも2回は窓口に出向く必要がある。また、現在は入出港・輸出入業務の係る手続きの多くについてNACCSを利用した申請が認められており、申請者の負担軽減の観点から、NACCSによる申請への一本化が望ましい。</p> <p>NACCSを利用した申請手続きを認めることにより、利便性の向上や手続きの迅速化が図られ、業務の効率化が期待できる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局外航課

2-(10)	外国船舶を対象とした中ノ瀬海域における錨泊に係る運用の見直し
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	領海等における外国船舶の航行に関する法律第5条
要望の具体的内容	<p>外国船舶が中ノ瀬海域に錨泊するとき、指定錨地での停泊を経て、中ノ瀬海域に移動する現行の運用を見直すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>外国船舶の船長等は、領海等において当該外国船舶に停留等をさせ、又は内水において当該外国船舶に通過航行をさせる必要があるときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、当該外国船舶の名称、船籍港、停留等又は通過航行をさせようとする理由その他の国土交通省令で定める事項(通報事項)を最寄りの海上保安庁の事務所に通報することが求められている。これに対し、通報を受けた海上保安庁の事務所の長は、必要があると認めるときは、当該通報に係る外国船舶の船長等に対して、助言又は指導をするものとする、とされている。</p> <p>中ノ瀬海域に錨泊する場合、当該船舶の明細ならびに停泊を希望する期間を横浜海上保安部警備救難課に事前通報を行い、停泊許可を申請する。しかし、同課からは、まずは指定錨地に許容期間(72時間)停泊し、その後中ノ瀬海域に移動し錨泊するよう指導を受けている。また、バースや倉庫の空き待ち等の荷役作業に伴う待機といった明確な停泊理由であるにも関わらず、最終的に停泊を断られるケースもある。</p> <p>安全確保等の観点から移動は可能な限り最小限に止めることが望ましいので、明確な理由が示されることなく外国船籍のみ上述の移動を指導されていることについて、運用の見直しを検討されたい。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海上保安庁警備救難部

2-(11)	京浜港区における指定錨地における錨泊に関する運用の見直し
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	港則法第5条
要望の具体的内容	<p>京浜港区における指定錨地における錨泊について、混雑度の低い錨地に限り許容期間(72時間)を超えて錨泊できるよう、運用を見直すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>京浜港区の指定錨地における錨泊期間は原則として最長72時間とされており、72時間を超えて錨泊する場合は長期停泊を要する理由を明らかにし、港長の許可を得る必要がある。</p> <p>しかし、荷役施設の混雑を回避しようとする場合、停泊期間が制限されていることにより港外で漂流し入港を意図的に遅らせざるを得ず、燃料費の増大を招いている。また、停泊期間の許容期間を超えた場合には錨泊場所の移動を求められるので、当該船舶の総トン数に応じて、水先人の乗船手配費用等の追加的な負担が発生する場合がある。</p> <p>錨泊場所の混雑度を考慮することなく、一律に許容期間を超える錨泊を認めない現行の運用を見直し、混雑度の低い錨泊場所に限り、混雑状況や天候等について一定の条件を付したうえで、継続的な長期錨泊を認める余地があると思われる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海上保安庁交通部安全課

2-(12)	産油国共同備蓄事業における外国船籍タンカーによる国内原油輸送の許可
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	船舶法第3条
要望の具体的内容	産油国共同備蓄事業からの原油払い出し時に行われる原油の国内港間における沿岸輸送について、アフラマックスサイズの外船籍タンカーにも認めるべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>原油の国内輸送に関しては、外国籍船舶は海難もしくは捕獲を避けようとするとき又は国土交通大臣の特許を得たときを除き、日本国内の港間における沿岸輸送(沿岸輸送特許の取得)が認められていない。</p> <p>他方、産油国共同備蓄事業においては、沿岸輸送特許の取得が認められている。</p> <p>しかし、上記事業において沿岸輸送特許が認められているのは、VLCCサイズ(30~32万積貨重量トン程度)のタンカーのみとされ、当該原油の国内製油所向け輸送に適したアフラマックスサイズ(10~12万積貨重量トン程度)のタンカーには認められていない。また、現状では、アフラマックスサイズのタンカーのうち、国内船籍のものは数隻しかない。そのため、産油国共同備蓄事業から原油が払い出される際に、原油払い出しに合わせた備船ができず、原油の調達を断念せざるを得ないことが多い。</p> <p>産油国共同備蓄事業からの原油調達に係る環境が整備されることにより、円滑な原油調達の実現に資するものと考えられる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局外航課

2-(13)	船舶の資格の変更の弾力化
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	関税法第25条 関税法基本通達 第3章 船舶及び航空機 25-3(船舶等の資格変更の届出を受理しない場合)(2)
要望の具体的内容	外航船舶から内航船舶への資格変更について、柔軟な変更を認めるべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>外航船舶(外国貿易船等)を内航船舶(沿海通航船等)として使用する時、あるいは内航船舶を外航船舶として使用する時、船長は予めその旨を税関に届け出なければならない。また、内航船舶として国内貿易に係る貨物を積載した日から1週間以内に再び外航船舶として使用する予定である場合は、資格変更の届出を受理しないこととされている。</p> <p>外航船舶を内航船舶として使用するため資格の変更を届け出たものについて、届出の日から1週間以内に再び外航船舶として使用することが予定されている場合は、内航船舶から外航船舶へと資格を再変更する旨の届出が受理されないため、資格の再変更を経て外航船舶として利用することが実質的に認められていない。</p> <p>例えば、石油需要は構造的に縮小傾向にあるものの、近年はしばしば猛暑や寒波等が原因で石油需要が突発的に増大する状況が発生しており、こうした状況への対応策として、石油製品の機動的な輸入の重要性が増している。内航船舶と外航船舶の資格について柔軟かつ迅速な切替が実現すれば、石油需要の突発的な増大に応じて、その都度資格を変更し、船舶を機動的に活用することが可能となり、石油製品の安定供給に寄与するものと考えられる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局監視課

2-(14)	ELTの出発時の要件の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	航空法第62条 航空法施行規則第150条4
要望の 具体的内容	<p>航空機には、2式のELT(Emergency Locator Transmitter:救命無線機)が装備されている。出発時に2式の作動を求めているのは、日本国のみであるので、航空機製造メーカーのマニュアル(基準)および他国同様、一定期間(短期間)、1式を不作動とみなす運用とすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>航空機には、外部アンテナを有するELTと持ち出すタイプのELTが搭載されており、出発時において、日本の航空機には2式の作動が求められている。</p> <p>被雷後、外部アンテナを有するELTは整備マニュアルに従い試験電波を発射し、正常な作動を確認する必要がある。しかしながら、試験電波を発射できるのは電波法(国際法)の定めにより毎時0~5分の間のみであるので、被雷後の試験待ちによる出発遅延が発生する。また、外部アンテナを有するELTが不作動となった場合、部品調達のために遅延が発生する。</p> <p>他方、他国においては被雷後の一定期間、1式を不作動とすることを認めているため、試験を都合の良いところまで延期し、かつ修理も持ち越すことができ、遅延なく出発することができる。</p> <p>以上、出発時に2式の作動を求めることは遅延を誘発して顧客の利便性を損ねていることから、他国同様、一定期間の1式の不作動を可能とすべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省 航空局 安全部 航空機安全課

2-(15)	国際貨物チャーター便(エアラインチャーター便)の運航に係る要件見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	国土交通省航空局長 通達 平成25年5月16日国空事第726号(改正) 本邦を発着する国際チャーター便の運航について
要望の具体的内容	<p>国際貨物チャーター便(エアラインチャーター便)の運航について、現在 通達6.(3)③で設けられている「航空自由化が実現していない国・地域との間で運航される場合の要件(イ 外国港湾のストライキによる貨物の滞留など大規模緊急事態・荷主の突発需要に対応することを目的とすること。ロ 運航しようとする都市間で運航されている定期便では、実質的に対応できないと確認されるもの)」を見直すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>現在、航空自由化が実現していない国・地域へエアラインチャーターを行う場合、航空自由化が実現している国・地域との間で運航する時には課されない要件(イ 大規模・突発需要に対応することを目的とすること。ロ 運航しようとする都市間で運航されている定期便では、実質的に対応できないと確認されるもの)が設定されている。</p> <p>航空自由化が実現していない国との間には定期便が少なく、チャーター便が公共交通機関として果たす役割は非常に大きい。しかしながら、航空会社から航空局に対して突発需要等を証明することは容易でなく、上記の要件を利用したチャーター便の運航は極めて難しい。そのため、事実上、チャーター便の運航には例外規定(フォワーダーと単一荷主との輸送契約の締結)を利用する方法を取らざるを得ないが、航空貨物の輸送はコスト面の都合等、混載輸送が一般的であり、例外規定を適用して輸送することは荷主にとって多大なコスト負担となる。</p> <p>また、上記要件は相手国企業が運航する場合に限らず、本邦企業が運航する場合も同様に課されるものであり、自国企業の保護につながっているわけでもない。要望を実現した場合でも自国企業に特段の不利益は生じないと考える。</p> <p>要望が実現することで、荷主のコストが削減されることが期待されるとともに、わが国製造業のグローバルなサプライチェーンの形成に資すると考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省 航空局 航空事業課

2-(16)	操縦士学科試験の受験機会増加
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	対象法令なし(官報による公示)
要望の具体的内容	<p>操縦士の各種学科試験は、准定期運送用操縦士 4回/年、自家用操縦士 3回/年、定期運送用操縦士 4回/年となっているが、それぞれの資格試験を年6回にすべきである。併せて、既に米国や中国で導入されているコンピューター化も引き続き検討すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>現行、操縦士の学科試験の実施は准定期運送用操縦士 4回/年、自家用操縦士 3回/年、定期運送用操縦士 4回/年となっている。</p> <p>昨今の操縦士不足に鑑みると、学科試験の受験機会を増大させ、短時間で効率的に操縦士を養成する体制を構築することが喫緊の課題であるため、すべての試験について年に6回実施すべきと考える。</p> <p>要望の実現により、わが国航空行政の短期的および長期的な課題である乗員不足の対応の一助になることが期待される。</p> <p>※2013年度においても提案したところ、コンピューター化については多額の予算が必要のために実施が困難との回答であったが、引き続き実施に向け尽力いただくとともに、その前段階として各種資格の学科試験については、年6回の実施を要望する。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局

2-(17)	適用する最大離陸重量の柔軟な変更
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	航空運送事業の用に供する航空機の最大離陸重量の変更について (空総第2012号、空経572号、空管第1018号、空機第733号) 平成11年6月4日
要望の 具体的内容	<p>離陸時の重量制限値である「最大離陸重量」については、航空機ごとに最大3つまで航空会社側で設定し、使用形態に応じてどの値を適用するかを選択できる。しかしながら適用した数値は一定期間変更することが認められていない。当日の旅客・貨物の予約状況または搭載燃料量に基づき、既に設定していた他の数値へと変更することが可能となるよう、規制が緩和されることを要望する。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>航空機に適用可能な最大離陸重量は最大3つまで申請可能であり、使用形態に応じていずれか1つを適用することができる。航空会社はそれぞれの形態に必要な燃料や乗客の重量を十分考慮した上で適切な値を設定・申請し、その上で課金される着陸料と、その航空機が投入される路線に応じた適正な最大離陸重量を、設定した3つの数値の中から選んで運用している。</p> <p>しかしながら、使用形態を変更してから10日間以上経過しなければ再変更はできない状況にあるため、目的地等の悪天候や運航上の制約を受けた場合、最大離陸重量の制限により十分な燃料を搭載できない、または貨物や旅客を収容できない場合がある。加えて、航空機を予定していた路線とは異なる路線へ転用(投入)することも、困難になることがある。</p> <p>運航時に使用する航空機に適用する最大離陸重量値について、既に設定していた他の数値へ変更することが可能となれば、就航率の向上や顧客・貨物の確実な輸送など、顧客の利便性に資すると考える。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省 航空局

2-(18)	追加型式設計変更手続きの簡素化
要望の視点	1.行政手続きの簡素化
規制の根拠法令	航空法第13条の2第3項 航空法施行規則第23条の4
要望の 具体的内容	<p>航空機設計国である米国においてSTC (Supplemental Type Certification: 追加型式設計変更) が承認された場合、日本国での承認手続き(検査、審査)については、日米の基準が一致している部分をBASA (Bilateral Aviation Safety Agreement) に基づき省略することができる取扱いとすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>航空機の設計を変更する手段の1つとしてSTCという手法がある。STCの利用には、航空機設計国である米国にSTCを申請、承認された後、日本国でもSTCを申請、承認される必要があり、日米で重複してSTCの承認を得る手続きとなっている。現在、日本国と米国は設計に関する相互承認について、二国間取決めとなるBASAを締結しており、航空製品の耐空性の証明・試験に関わる相互承認が可能となっている。このBASAをさらに有効に活用し、日米で基準が一致している部分については、日本での承認手続きを省略できる取扱いとするよう要望する。</p> <p>※昨年度も同様の要望を提出したところ、STC取得の申請に関する手続きの負担は軽減されたものの、耐空性等の審査については簡略化が進んでいないため、迅速に対応すべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省航空局

2-(19)	揮発油税法による蔵置管理者の選任の柔軟化
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	揮発油税法 基本通達
要望の具体的内容	<p>揮発油税法の未納税蔵置場における「蔵置業務を統括する責任者」について、受託会社の従業員からの選任、あるいは製造業者の従業員による現地常駐によらない管理体制を認めるべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>揮発油税法基本通達第55条において、未納税蔵置場の指定の要件として、製造者等の従業員が当該蔵置場における揮発油の貯蔵、販売等の業務を統括する責任者として専ら従事していることと定められている。</p> <p>2006年の労働安全衛生法改正に伴う運営全面委託業務の拡大によって、油槽所は委託事業所が大半になってきているにもかかわらず、現状の揮発油税法に基づき蔵置管理者の選任のために新たに雇用する必要が生じており、人員体制上不合理な体制が生じ、製造者等において負担となっている。このため、未納税蔵置業務を委託している場合においては、この要件に受託会社の従業員を加えるよう要望する。また、受託会社従業員からの責任者選任が認められない場合、関税の保税蔵置場における貨物管理責任者は常駐であるか否かにかかわらずその責任を全うできる体制を求めているところ、蔵置製造業者従業員(蔵置責任者)についても同様の考えを適用し、現地常駐によらない管理体制を認めるべきである。</p> <p>蔵置管理業務は、オンラインシステム等により、製造者等において貯蔵数量の把握・管理が可能となっているため、本業務の遂行には支障がない。また、受託会社従業員に委託した場合も、被許可者が事業所を定期的に監査することで、責任を全うする体制が確保できる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省、国税庁

2-(20)	市街化調整区域における出店規制の運用の柔軟化
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	都市計画法第34条 開発許可制度運用指針
要望の 具体的内容	<p>市街化調整区域へのコンビニエンスストアの出店に際して、都市計画法第34条1号の運用が硬直的にならないよう、自治体に対する開発許可制度運用指針を周知・徹底すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>現在、都市計画法第34条において市街化調整区域における例外的な開発が認められており、開発許可制度運用指針において、第34条第1号の運用が硬直的にならないよう留意することを求めている。</p> <p>しかしながら、市街化調整区域内にコンビニエンスストアを出店する際、店舗面積による一律の規制を設ける自治体が存在する。消費者の利便性を考えた場合、標準店舗面積として200㎡は必要であり、店舗面積による規制は不合理である。</p> <p>各自治体が市街化調整区域内の居住者の利便性に資する運用を行うよう、開発許可制度運用指針を周知・徹底することを要望する。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省

2-(21)	全酒類卸売免許の付与に際しての審査順位の決定の柔軟化
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	酒税法第9条、10条、11条
要望の具体的内容	全酒類卸売免許の付与にあたり、複数回抽選に漏れた免許申請者に対して優先的に免許の審査をするなど配慮すべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>現在、酒類の販売を行おうとする場合、酒税法に基づき販売場ごとにその販売場の所在地の所轄税務署長から販売業免許を受ける必要があるが、需給調整の観点から、免許可能件数が定められている。</p> <p>例えば2013年度は、東京都における「全酒類卸売業免許」の免許可能件数8件に対し、抽選対象申請書等件数は30件と、高倍率の抽選状況となっている。現状の制度の場合、申請者によっては長年にわたり免許を得られない状態が続く場合があり、申請者の販売戦略に支障が生じる可能性がある。</p> <p>そこで、複数回抽選に漏れた申請者に対する免許付与に関して優先的に免許の審査をするなど配慮を行うことを要望する。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国税庁

2-(22)	酒類販売業免許における通信販売の取り扱いに関する規制緩和
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	酒税法 法令解釈通達第9条・10条関係
要望の具体的内容	通信販売酒類小売免許において全ての酒類の販売を可能とすべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>現在、2都道府県以上の消費者を対象とした通信販売を新規に行う場合、通信販売酒類小売業免許を取得する必要があるが、同免許では取り扱うことのできる酒類の範囲が限定されている。</p> <p>その一方で、昭和以前に取得した「一般酒類小売業免許」であれば、販売商品やチャネルに関わらず販売が可能のため、免許取得時期によって既得権益が保護され、事業者間の不公正な事業環境が生じている。</p> <p>自由競争の妨げである本規制は著しく経済合理性を欠いているため、本要望を実現させ、公正な事業環境を整備すべきである。それにより、業界が活性化し、消費者の利便性の向上にも資すると考える。</p> <p>2013年度も同様の要望を提出したところ、財務省回答では、本規制の目的として、「需給均衡の維持」と「未成年者の飲酒防止」を謳っている。</p> <p>しかしながら、需給均衡の維持については、大手通信販売事業者等は買収によって通信販売酒類小売業免許を獲得し、全酒類の通信販売に参入している実情があり、目的にかなっていない。また、未成年者の飲酒防止については、既に通信販売酒類小売業免許要件において、「未成年者でないことを確認する手段を講ずる」とされており、本要望の実現による未成年者の飲酒拡大にはつながらないとする。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国税庁 酒税課

2-(23)	酒類の仕入・販売に関する記帳義務の廃止
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	酒税法第46条
要望の具体的内容	酒類の小売販売業者に対して義務付けられている、仕入及び販売に関する事項についての記帳義務を廃止すべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>現在、酒税法第46条に基づき、酒類の販売業者に対して、受入(仕入)及び払出(販売)に関する記帳義務が定められている。</p> <p>しかしながら、法人税法第126条に基づく帳簿義務により、仕入や払出の記帳を行っており、異なる法令による二重の帳簿義務が発生し、事業者に対して大きな負担となっている。また、酒税法第47条に基づく数量報告義務を行う際、法人税法で定めた記帳で代えることが可能と考えることから、受入および払出に関する記帳義務は不要であると考えられる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省

2-(24)	酒類及び煙草取扱い店舗における年齢確認義務の国民への周知・啓蒙
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	未成年者飲酒禁止法第4条 未成年者喫煙禁止法第1条4項
要望の具体的内容	<p>酒類及び煙草取扱い店舗における販売者の年齢確認義務について、国民への周知・啓蒙を強化するなど、売買に関するトラブルの防止に向けた取組みを強化すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>酒類や煙草を販売する際、未成年者の飲酒・喫煙を防止する観点から販売者は購入者の年齢確認を義務付けられている。</p> <p>販売者は、法に基づき店舗における購入者への年齢確認を徹底しているところ、年齢確認義務に対する理解不足等により、購入者からクレームが寄せられるのみならず、悪質な購入者による店舗従業員への暴行や器物破損等のトラブルに至るなど、営業活動に支障が出生することもある。</p> <p>販売業者においても年齢確認義務に対する購入者への周知・理解促進に取り組んでいるところであるが、民間レベルでの取組みには限界があり、政府における国民への周知・啓蒙の一層の強化など政府レベルでの取組みの強化が不可欠である。</p> <p>これにより、未成年者の飲酒・喫煙のさらなる防止につながり、青少年の健全な育成に資すると考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省理財局 国税庁酒税課

2-(25)	製造たばこ小売販売業の開業要件の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	たばこ事業法第23条第5号 たばこ事業法施行規則第22条第1号
要望の 具体的内容	<p>製造たばこ小売販売業の許可申請における1カ月以内の開業要件について、例外的に1カ月以上先に申請することの合理性があれば、最大1年以内まで要件を緩和すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>現在、たばこ事業法施行規則第22条第1号により、製造たばこ小売販売業の許可申請にあたり、許可後1月以内の開業しない場合には不許可になる。</p> <p>しかしながら、企業が大規模商業ビル等への出店を行う際、事業主との賃貸借契約から実際に開店するまでに1年程度かかるため、出店を把握した同業他社が距離基準内にプレハブ小屋を建設して先に申請する等の妨害行為が発生しており、営業活動に支障をきたすケースが少なくない。</p> <p>本要望が実現することにより、出店妨害等の不正競争を回避し、企業による積極的かつ計画的な出店を可能にし、ひいては消費者の利便性に資すると考える。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	財務省

2-(26)	たばこ小売販売業の予定営業所の環境区分の事前開示
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	たばこ事業法第23条 たばこ事業法施行規則第20条2号
要望の具体的内容	<p>予定営業所の環境区分について問い合わせた場合、環境区分を事前に開示すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>現在、製造たばこ小売販売業の許可申請を行う際、予定営業所の環境区分については許可申請後の実地調査の結果に基づくとされており、環境区分は免許許可発表時にしか分からない。このため、区分が分からないことにより免許取得の見通しが立てにくいだけでなく、特に、たばこが重要な収益源である場合、環境区分が分からないことによるビジネス上の不透明感は営業活動に大きく影響する。</p> <p>要望が実現することにより、免許取得可否の目算が立てやすくなり、店舗出店の一助となる。このことにより、積極的な出店へとつながり、消費者の利便性に資すると考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務局

2-(27)	店舗内におけるたばこ自動販売機の設置の柔軟化
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	たばこ事業法施行規則第20条3項
要望の具体的内容	<p>たばこ事業法施行規則第20条3項による規制を緩和し、店舗内におけるたばこ自動販売機の柔軟な設置を可能とすべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>たばこ事業法施行規則第20条3項においては、営業所の位置が不適當な場合として、「自動販売機の設置場所が、店舗に併設されていない場所等製造たばこの販売について未成年者喫煙防止の観点から十分な管理、監督が期し難いと認められる場所である場合」とされている。これにより、たばこ自動販売機は「従業員から容易に視認できる場所」に設置するように指導されている。</p> <p>しかしながら、タスポの導入により自動販売機を介した未成年者のたばこの購買が実際上不可能となったため、従業員が容易に視認できる場所に設置しなくとも規制目的は達せられると思料する。</p> <p>「従業員の視認」という条件を緩和することにより、店舗内の客の出入りが多い場所(店の入り口、エレベーター横等)に自動販売機を設置することができ、消費者の利便性向上に資すると考えられる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	関東財務局 理財部理財課

2-(28)	コンタクトレンズ販売営業管理者講習会の参加機会の増大
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	薬事法第39条1項2項3項 薬事法施行規則第162条2項1号
要望の具体的内容	コンタクトレンズ販売営業管理者講習会の参加機会を増やすべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>高度管理医療機器である指定視力補正用レンズ等(コンタクトレンズ)を販売する際には、営業所ごとに管理者を置くことを義務付けられており、基本的には、管理者となるためには公益財団法人医療機器センターが開催するコンタクトレンズ販売営業管理者講習会を受講しなければならない。</p> <p>しかしながら、講習会は年間を通じて2回しか開催されず、その定員数も限られているため、講習会に参加できない場合、営業に支障をきたす可能性がある。実際、2014年度においても、講習会は2回とも定員超過である。</p> <p>講習会の参加機会を増加(回数の増加、定員数の拡大、実施地域の拡大等)することで、小売業および関連業の活性化につながり、ひいては消費者の利益にも資すると考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	厚生労働省 販売・保守委員会(公益財団法人医療機器センター)

2-(29)	一般医薬品の販売における薬剤師・登録販売者の常駐要件の緩和
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	薬事法第26条第4項第2号 薬事法施行規則第159条の14
要望の具体的内容	店舗における一般用医薬品の販売および情報提供に際しての、営業時間内での薬剤師・登録販売者の常駐要件を緩和すべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>現在、店舗において一般用医薬品を販売する場合、販売時間内において薬剤師および登録販売者、またはそれぞれの管理・指導の下での一般従事者による対面での販売・授与が義務付けられている。また、一般用医薬品を販売・授与する営業時間内は、薬剤師または登録販売者が常駐していなければならない。</p> <p>そのため、各店舗ごとに数名の有資格者が必要となり、人員確保の困難さから医薬品を取り扱う店舗の拡大や24時間販売可能な店舗の設置が難しい状況にある。</p> <p>店舗において有資格者を1名配置すれば、一般従業者への管理・指導を含め、日常的な店舗運営、販売管理は対応可能である。また、店舗において有資格者が不在である場合においても、別の場所の有資格者がテレビ電話等で購入者に情報提供を行うことは可能である。加えて、インターネット販売が解禁されており、対面型ではない情報提供が既に行われている。</p> <p>以上の理由から、店舗において常時資格者を配置する必要はないと考えられる。</p> <p>本要望の実現により、一般用医薬品を24時間取り扱う店舗が増大し、消費者の利便性向上に資すると考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	厚生労働省

2-(30)	指定第二类医薬品の陳列に際しての距離基準の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	薬事法施行規則218条の2第2項
要望の具体的内容	指定第二类医薬品を情報提供設備から7メートル以内に陳列しなければならないとの条件の緩和を要望する。
規制の現状と要望理由等	<p>現在、指定第二类医薬品を陳列する場合、情報提供設備から7メートル以内に陳列しなくてはならず、当該医薬品の陳列量が制限されるのみならず、情報提供設備周辺の通路面積を縮小せざるを得なくなることで顧客の利便性を損ねることがある。</p> <p>顧客の安全確保の観点からは、一律に7メートル以内に規制することは合理的根拠に乏しく、店舗の柔軟なレイアウトを制限することにより、かえって薬剤師や登録販売士の目が届きにくくなることもありうる。むしろ、レイアウトを工夫したり、情報提供設備を大型化するなど、顧客が相談しやすい環境を作ることが顧客の安全確保上重要であると考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	厚生労働省

2-(31)	一般用医薬品の区分による陳列規則の緩和
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	薬事法施行規則第218条の3第3項
要望の具体的内容	<p>第一類医薬品、第二類医薬品及び第三類医薬品を混在させて陳列することを可能とすべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>現在、一般用医薬品の安全使用の観点から、リスク分類別の陳列が徹底されており、シリーズ化された商品であっても、シリーズ毎に陳列することができない。そのため、シリーズ化された商品を使用している消費者にとって不便な状況が生じている。</p> <p>医薬品毎に当該商品が属する区分を明記することが義務付けられていることから、あえてリスク分類別に陳列しなくとも消費者の安全性確保は可能であると考える。</p> <p>要望が実現することにより、陳列に自由度が増し、消費者が目的とした商品を探しやすくなり、医薬品の適正使用の一助となると考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	厚生労働省