

番号	提案事項名	提案の具体的内容	提案理由	具体的な根拠法令等
(1)	繁忙期におけるレンタカー使用の容認	クリスマスやお盆等、繁忙期における貨物運送に限り、レンタカーの使用を認めるべきである。	<p>貨物自動車運送事業においては、引越しシーズンを除き、レンタカーの使用が認められていない。しかし、クリスマスやお盆等の時期には、物流センターから店舗への配送や商品製造拠点から物流センターへの輸送等において、物流量が一時的に増加するため、増車対応が必要なケースが頻繁に生じている。小売各社が同時期に繁忙期を迎えるため、業界全体で車両手配が困難な状況に陥っている。</p> <p>催事時期の性格上、特定の季節波動がある貨物の運送となり、需要（物流量）の平準化を図ることは極めて難しい。加えて、貨物自動車運送事業者が、小売各社の同時期における一時的なピーク需要に応じた必要台数を確保しておくことは、経済的な不合理性も高い。</p> <p>また、すでに導入されている「年末年始及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策」は、自家用自動車で配送する小口配送のケースに対応した対策であるため、トラックによる配送には利用できない。</p> <p>クリスマスやお盆等の繁忙期においても、引越しシーズンと同様に、レンタカーの使用を認める特例措置が適用されれば、荷主のみならず、運送事業者の負担軽減にもつながり、業界の全体最適が図られるものと考えられる。</p>	道路運送法第80条第2項、自動車交通局貨物課長通達（自貨第68号・自貨第90号、自貨第16号・自貨第91号）
(2)	自家用マイクロバス貸渡しの届出に係る申請書類の削減	レンタカー事業者が自家用マイクロバス貸渡しをする際に、直近2年分の貸渡簿の写しの添付・提示を不要とすべきである。	<p>自家用マイクロバスの貸渡しを行おうとする者は、その7日前までに車両ごとにその旨を当該車両の配置事務所の所在地を管轄する運輸支局に届け出る必要がある。加えて、すでに自家用マイクロバスの貸渡しを行っている者については、原則として、直近2年間の事業における自家用マイクロバスの貸渡簿の写しを添付のうえ、当該届出を行うこととされている。</p> <p>しかし、自家用マイクロバスの貸渡しについて、すでに2年を超える実績を有している者については、運輸支局が過去の届出内容と照合し、事業者による貸渡し状況を把握することは十分に可能と考えられることから、直近2年分の貸渡簿の写しの添付・提示は不要と判断しても差し支えないものと考えられる。</p>	道路運送法第80条第1項、道路運送法施行規則第52条、自動車交通局長（現自動車局長）通達（国自旅第286号）
(3)	物流総合効率化法における特定流通業務施設の開発許可基準の見直し	<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、「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「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、明らかにすべきである。</p> <p>あわせて、「総合効率化計画」の認定申請にあたり、流通業務の総合化及び効率化の促進が図られる開発案件であり、申請するに足る十分な条件を備えている場合には、「特定流通業務施設を整備する者」による単独申請も可能とすべきである。</p>	<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、特定流通業務施設の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>他方、オフバランス化、資金力不足による自社単独での開発（自前開発）の断念、期間限定の流通拠点の開設等、物流企業が求める様々なニーズに対応しつつ、土地の賃貸を前提と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。</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。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> <p>また、複数テナントへの賃貸を目的とした大規模マルチテナント型物流施設の開発にあたっては、「流通業務を総合的かつ効率的に実施する者」であっても、入居以前から全ての事業者を限定できず、かつ開発計画時においては「流通業務を総合的かつ効率的に実施する者」が確定していないため、物流効率化法の適用対象から外れている。</p> <p>しかし、昨今では、荷主や運送事業者は、資金力不足により自前開発が困難である、または自前で拠点を設けずとも期間限定で事業所を設置するというように多様なニーズを持っており、これに応える形で大規模マルチテナント型物流施設の開発が進んでいる。これらの事例も複数の流通拠点の集約等を通じて、流通業務の総合化及び効率化の促進を図り、もって国民経済の健全な発展に寄与すると考えられることから、当該開発案件も物流効率化法の適用対象となるよう検討を行うべきである。</p>	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
(4)	高さが31メートルを超える物流施設における非常用エレベーターの設置要件の見直し（設置台数の削減）	高さが31メートルを超える物流施設については、その施設の特異性に鑑み、設置が義務付けられている非常用エレベーターの台数の削減を図られたい。	<p>高さが31メートルを超える建築物には、高さ31メートルを超える部分の床面積が最大の階の床面積に応じて必要と定められている数の非常用エレベーターを設置しなければならない、とされている。</p> <p>物流施設は近年大型化が進み、高さが31メートルを超える施設の建設が増えている。物流施設は一般的に保安上の理由から、限られた比較的少数の関係者のみが出入構を許される施設であるが（不特定多数の一般客の利用を想定した施設ではない）、そうした施設の特異性が考慮されないため、平時に必要な台数を大幅に超える数の非常用エレベーターを設置せざるを得ない事例も見受けられる。</p> <p>近年の市場ニーズを反映し、極めて大規模な物流施設の建設が増えつつある中で、消防関係者からも法定設置台数が多過ぎるとの指摘も聞かれていることから、必要設置台数に係る現行規定の妥当性を改めて検討する必要があると考える。</p> <p>必要台数の削減が実現すれば、物流施設内に設置する非常用発電装置の小型化が進み、環境負荷の低減や安全性の向上が図られるものと想定される。</p>	建築基準法第34条第2項、建築基準法施行令第129条の13の3
(5)	物流施設における駐車場・車路等の容積不算入面積の上限の引き上げ	物流施設に限り、駐車場・車路等の容積対象床不算入面積の上限値を引き上げるべきである。	<p>自動車車庫その他の専ら自動車又は自転車の停留又は駐車のための施設の用途に供する部分の床面積については、当該敷地内の建築物の各階の床面積の合計の5分の1を限度として容積対象床面積に算入しないこととなっている。</p> <p>最新の物流施設においては、複数企業が利用できることを前提に、トラックが各階の倉庫部分（トラックバース部分を含む）に接車できるよう、スロープ・ランブウェイといった傾斜路、及び車路が配置されている事例が増えている。</p> <p>そのため、オフィス・住宅・商業施設等、他の不動産と比べて、物流施設は不算入対象面積の割合が大きくなる傾向にならざるを得ず、現行の上限値が結果として対象敷地に対する最も有効な施設計画を制限する与件となっているとの指摘もある。トラック利用を前提とした施設であるがゆえに、他の不動産と比べて容積対象床不算入面積が相対的に多くなるという、物流施設の特異性を考慮し、駐車場・車路等の容積対象床不算入面積の上限値を適切に見直す必要があると考えられる。</p> <p>要望が実現すれば、大規模な倉庫床面積を有する物流施設の開発、並びにより効率的な施設内計画が可能となり、物流企業の移転集約や入居する複数企業の使い勝手向上、ひいては物流効率化に資するものと期待される。</p>	建築基準法第52条第1項、建築基準法施行令第2条第1項第4号、同条第3項

番号	提案事項名	提案の具体的内容	提案理由	具体的な根拠法令等
(6)	石油コンビナート地帯における航空障害灯及び屋間障害標識の設置免除の事務処理基準の緩和	航空障害灯及び屋間障害標識の設置免除の事務処理基準について、石油コンビナート地帯に限り、これを緩和すべきである。	<p>屋間において航空機からの視認が困難であると認められる煙突、鉄塔その他の国土交通省令で定める物件で地表又は水面から60メートル以上の高さがある場合には、屋間障害標識を設置しなければならない、とされている。そのうえで、地上高100メートル以上150メートル以下の物件で、当該物件から200メートルの範囲内に当該物件の海拔高よりも高い他の物件（障害物件）があり、その物件に高光度航空障害灯又は中光度白色航空障害灯が設置されている場合には、屋間障害標識の設置が免除される。</p> <p>石油コンビナート地帯における煙突のうち、すでに屋間障害標識が設置されているものの、上記の設置免除基準を満たしているものについては、有識者より、景観上の問題があり、その改善を図るため、塗装を「赤白（すなわち、屋間障害標識を設置している状態）」から「他の色（すなわち、屋間障害標識を設置していない状態）」に変更すべきとの指摘があった。しかし、仮に変更する場合は、「閃光型」の航空障害灯を設置しなければならない、過大な設備投資を要するため、変更が困難な状況となっている。</p> <p>こうした中、石油コンビナート地帯には、そもそも飛行制限（航空機の最低安全高度を最も高い障害物の上端から300メートルと規定）が設けられていることから、航空障害灯の設置免除基準を緩和しても支障がないとも考えられるため、緩和に向けて検討すべきである。</p>	航空法第51条の2、第81条、空法施行規則第132条の2、第132条の3、第174条、航空障害灯及び屋間障害標識の設置免除の事務処理基準（昭和43年10月23日制定、空航第387号）、石油コンビナート地帯における航空機による産業災害の防止について（昭和44年6月4日、空航第213号）
(7)	航空機の整備品の整備委託管理における承認規程の見直し（受託者に関する記載の不要化）	受託者への審査・評価、社内規定・システムによる受託者や品目の管理等、適切な委託管理を行っているとは判断される航空運送事業者に限り、個々の受託者について、整備規程への記載ならびに届出を不要とすべきである。	<p>整備品の整備に係る業務の委託については、航空運送事業者が、非重要整備品を含む全ての整備品整備の受託者の選定基準及び受託者を整備規程に定めることとされている（但し、機体、発動機、プロペラその他の重要整備品（構成部品を含む）以外の設定又は変更は、届出により認められている）。</p> <p>しかし、①管理システムや社内規定で受託者を適切に管理するよう、整備規程に定めること、②システム等での管理を認めた航空運送事業者については、当局の要請があれば随時管理リストを提出すること等の方法を通じて、当該事業者による受託者への審査・評価の状況、社内規定・システムでの管理状況を当局が把握し、当該事業者が適切な委託管理を行っているか否かを確認することが可能と考えられる。</p> <p>要望が実現すれば、受託者の追加、変更の承認ならびに届出手続きに要する時間および人員の削減に加え、整備規程への反映を完了するまでの期間の短縮化を図るため、在庫数が減少している期間の短縮化が可能となる。</p>	サーキュラー No. 4-004 「整備規程審査要領」及び「整備規程審査実施要領細則」（平成12年1月28日制定、平成26年4月11日一部改正）第11-3-1項
(8)	航空機の予備品証明書交付に係る手続きの簡素化	BASA、Working ArrangementまたはMoU締結国のAirworthiness Approval Tagが発行されている整備品については、当該Tagの提出により予備品証明書の交付を可能とすることで、予備品証明書交付手続きの簡素化を図るべきである。	<p>重要整備品の予備品証明に係る検査は設計、製造過程、整備又は改造の過程及び現状において行うとされており、検査の際には当該整備品及び関係書類を提示することが求められている。</p> <p>このため、予備品証明の対象となる重要整備品が、故障により交換が必要となった場合、現地で当該整備品を直接調達（新規購入又は修理完了品の入手）することはできず、一旦東京航空局又は大阪航空局に当該整備品を持参し、予備品証明を受けたうえで現地に送付する必要がある。その結果、部品交換までの追加的な期間が発生し、場合によっては大幅な遅延または欠航が生じる可能性がある。迅速な整備品の入手を可能とすることで、航空便を維持しその利用者の利便性を損なわないようにするための対策を講じる必要がある。</p> <p>耐空性基準がわが国と同等であるBASA、Working ArrangementまたはMoU締結国のAirworthiness Approval Tagが発行されている場合は、当該Tagを確認することで、検査の要件（設計、製造過程、整備又は改造の過程及び現状において行うこと）を満たしていると判断できることから、当該整備品自体を持参することなく、その代替手段として当該Tagを提出することとしても、特段の問題は生じないと考えられる。</p> <p>仮に、当該Tagの確認だけでは検査内容としては不十分と考えられる場合は、以下に挙げた2つの方法を活用することにより、これを補完することも一案と考えられる。</p> <p>①写真等による確認 ②航空運送事業者が整備規程に基づき、または認定事業場が業務規程に基づき領収検査を実施した結果の確認</p>	航空法第17条第2項、航空法施行規則第29条第1項、サーキュラー No. 1-001 航空機及び整備品等の検査に関する一般方針（平成12年2月1日制定、平成23年6月30日一部改正）
(9)	整備品等が正常でない場合における航空機の運用許容基準の改訂に係る届出要件の緩和	各運送事業者が独自に定めている「整備品等が正常でない場合における航空機の運用許容基準」（MEL）について、米国連邦航空局（FAA）が発行するMaster MEL（MMEL）に設定された基準の範囲内でこれを改訂（修理期限の短縮や許容条件の追加等、MMELに設定された基準をより厳格な内容に改訂）する場合は、航空局への届出による変更が可能となるよう、整備規程の届出に関する要件を緩和すべきである。	<p>MELとは、航空機の整備品等が正常でない場合に当該航空機の航行の安全を害さない範囲で航空機の運航が許容されるかどうかの基準を定めたものである（「故障の隔離」、「同等性の確保」、「修理期限」、「運航上の制限」より構成）。</p> <p>MMEL通りに設定しているMELをMMELの改訂通りに改訂する場合は、届出によりこれを行うことが可能とされているが、修理期限の短縮や許容条件の追加等、MMELで設定された基準より厳格な内容へと改訂する場合は、MMELの改訂通りの改訂に該当しないため、航空局による承認を要する。</p> <p>他方、既に承認され、もしくは届出を受理された整備要目の技術資料等に設定された整備間隔の範囲内での改訂もしくは作業深度より深くする改訂の場合は、航空局への届出によりこれを変更することができる。</p> <p>通常、各航空運送事業者はMMELに基づいてMELを設定しているが、各社の運航環境や運航経験等を考慮したうえで、MMELに定められた条件よりもさらに厳しい条件を各社のMELに独自に設定する場合がある。</p> <p>例えば、修理期限について、MMELで「10日以内に修理」と設定されているものを航空運送事業者のMELでは独自に「3日以内に修理」とする場合や、運航上の制限について、MMELの条件を全て満たしたうえで更に追加の条件をMELに設定する場合などである。これらの場合、MELの条件を満たせば、自動的にMMELの条件を満たすことになる。</p> <p>要望が実現すれば、運用許容基準の認可の迅速化に資すると考えられる。</p>	サーキュラー No. 4-004 「整備規程審査要領」及び「整備規程審査実施要領細則」（平成12年1月28日制定、平成26年4月11日一部改正）第1-6-3項、第1-6-4項、第9-1項
(10)	双発機による長距離進出運航実施基準の見直し	双発機による長距離進出運航実施承認審査基準の適用対象については、国際民間航空条約附属書6や諸外国で定められた同種の基準と同様に、航空運送事業の用に供する運航とすべきである。	<p>本邦航空運送事業者は、双発機による長距離進出運航実施承認審査基準に基づく承認を受けた場合を除き、航空運送事業の用に供する双発機による長距離進出運航を実施してはならない、とされている。したがって、実際に航空運送事業の用に供するか否かにかかわらず、航空運送事業の用に供する双発機が長距離進出運航を実施する場合は、当該基準を満たし、承認を受ける必要がある。</p> <p>他方、国際民間航空条約附属書6や米国で定められた同種の基準では、当該基準の適用対象は、航空運送事業の用に供する運航を行う場合に限定されており、航空運送事業の用に供する双発機そのものを適用対象としていない。</p> <p>そのため、新造機を海外から日本へ空輸する場合ははじめ、有償での旅客又は貨物の運送を伴わない無償飛行として双発機を運航する場合、本邦航空運送事業者は当該基準に基づく承認を求められ、結果的に諸外国の航空運送事業者と比べて、追加的な運航・整備費用を負担せざるを得ない状況にある。</p> <p>諸外国の航空運送事業者との厳しい競争に晒されている現状に鑑みれば、当該基準により生じている本邦航空運送事業者に対する不利益の是正策を講じるべきである。</p>	サーキュラー No. 5-003 双発機による長距離進出運航実施承認審査基準（平成元年6月20日制定、平成23年6月30日一部改正）
(11)	回転翼航空機への連続式耐空証明の交付	航空運送事業の用に供する回転翼航空機について、国の認可を受けた整備規程もしくは製造メーカー指定の整備方式により適確に整備されている場合においては、連続式耐空証明を交付すべきである。	<p>航空機の耐空証明の有効期間は通常1年とされているが、航空運送事業の用に供する航空機については、別途、国土交通大臣が有効期間を定めている。具体的には、航空運送事業者にあつては、信頼性管理体制をはじめとする適確な整備管理体制を有し、当該事業機の耐空性を適切に維持・管理していることが当局に確認された場合には、当該事業機の耐空証明の有効期間は、当該事業者の整備規程の適用を受けている期間とされている（連続式耐空証明）。</p> <p>耐空類別では、飛行機輸送T（T類）の航空機が連続式耐空証明制度の適用対象となる一方で、T類以外の航空機（例えば、回転翼航空機）については、適用対象外となっている。</p> <p>しかし、近年、回転翼航空機は高性能化が進み、品質・信頼性が格段に向上している。また、米国においても、米国連邦航空規則（FAR）21.181に基づいて整備が実施されている航空機については、原則、連続式耐空証明の交付対象となっている。</p> <p>こうした現状に鑑み、回転翼航空機について、国の認可を受けた整備規程もしくは製造メーカー指定の整備方式により適確に整備されている場合に限れば、継続して安全性・環境適合性が確保されているものと考えられ、連続式耐空証明を交付することとしても、特段の問題が生じないものと考えられる。</p>	航空法第14条、サーキュラー No. 4-007 航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間の設定について（平成12年9月5日制定、平成26年3月31日一部改正）第2項、第3項、第6項

番号	提案事項名	提案の具体的内容	提案理由	具体的な根拠法令等
(12)	航空機の発動機等の限界使用時間及び整備方式に係る指定内容の見直し	航空機の発動機等、重要な装備品については、国が指定する限界使用時間及び整備方式に関わる内容が、整備技術の進歩を適切に反映したものとなるよう、不断の見直しを行うべきである。	<p>耐空証明のある航空機の使用者は、当該航空機に装備する発動機、プロペラその他の国土交通省令で定める安全性の確保のため重要な装備品を国土交通省令で定める時間を超えて使用する場合には、国土交通省令で定める方法によりこれを整備しなければならない、とされている。具体的には、航空機の発動機等、重要な装備品については、国土交通大臣がその限界使用時間や整備方式を指定しており、指定された条件を満たす形で、航空機製造メーカー各社が発行し、国の承認を受けた整備マニュアルに基づいて、整備が行われている。</p> <p>近年は航空技術の進歩に合わせて、航空機の性能・品質・信頼性が格段に向上し、航空機の安全性の向上が図られているが、これに伴い、整備技術も発展している。また、世界では、航空機の整備方式自体について、オーバーホール方式から信頼性管理方式（オン・コンディション方式）へと移行が進んでいる。</p> <p>しかし、国土交通省告示で規定されている内容は、航空技術の進歩を適切に反映しておらず、航空機製造メーカー各社が、最新の技術水準に合わせて随時改訂している整備マニュアルとの乖離が生じている。例えば、ヘリコプターの発動機のうち、アリエル1Bについて、製造メーカーの整備マニュアルではオン・コンディションとされているものの、国土交通省告示では3000時間ごとオーバーホールとされている（オーバーホールの経費は約6千万円/回）。</p> <p>そのため、航空機使用者は整備費用（交換予備品の保有、交換作業人員の確保、交換作業期間中の機体の非稼働による損失等を含む）の過大な負担を強いられており、わが国航空産業の国際競争力強化を阻害する要因のひとつとも考えられる。</p>	航空法第18条、航空法施行規則第31条、発動機等の限界使用時間を指定する告示（昭和40年運輸省告示第470号）、サーキュラーNo.3-004 発動機等の限界使用時間及び整備方式の設定及び管理について（平成14年4月8日制定、平成23年6月30日一部改正）
(13)	航空機装備品の予備品証明の申請手続きの迅速化	申請受付・受検場所の拡充等を通じて、航空機装備品の予備品証明の申請手続きの迅速化を図るべきである。	<p>国土交通大臣は、耐空証明のある航空機の使用者から、発動機、プロペラその他国土交通省令で定める航空機の安全性の確保のため重要な装備品について、予備品証明の申請があった場合において、当該装備品が法令で定めた基準に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは、予備品証明をしなければならない、とされている。</p> <p>しかし、実際には、申請書の提出先と受検場所が、東京航空局と大阪航空局の2カ所に限定されている。とりわけ、現物の持込みを求められる受検の際には、遠方の申請者にとって負担となっている。提出時期についても、提出先（上記航空局）に問い合わせた後、航空機検査官から一方的に申請受付日と検査日が指定されることに加え、1日あたりの申請受付件数にも上限が設けられているため、申請自体が拒否されることもある。こうしたことから、たとえ装備品をメーカーから迅速に入手し、現物が手許にある状態であっても、申請手続きから検査の実施まで長時間を要し、その結果、運航制限や整備遅延等の支障を来すことも少なくない。</p> <p>機動性の高いヘリコプターといった救難・防災用の緊急性の高い航空機をはじめ、整備対象となる航空機を速やかに通常運航体制に復帰させる必要があることから、申請手続きの迅速化を図るための対策を講じるべきである。</p>	航空法第17条、航空法施行規則第28条
(14)	酒類小売業免許における酒類販売業の承継手続きの簡素化	企業の経営統合や合併等を機に酒類販売業を承継するとき、引き続き当該販売場で営業を行っている場合は、酒類販売業免許取消申請書、店舗所有者及び店舗立地地権者全員の承諾書、建物等の配置図・収支の見込み、土地及び建物の登記事項証明書の提出を不要とするなど、承継手続きを簡素化すべきである。	<p>酒類小売業免許を受けてから、酒類販売業者が法人成り等（法人成り、法人の合併、会社分割、営業の承継）をする場合に行う申請手続きにおいて、申請書又は添付書類として、引き続き当該販売場で営業を行っているにもかかわらず、改めて酒類販売業免許取消申請書、店舗所有者及び店舗立地地権者全員の承諾書、建物等の配置図・収支の見込み、土地及び建物の登記事項証明書を、販売上の所在地の所轄税務署長に提出することとされている。</p> <p>しかし、提出を求められている書類・資料については、それらが本質的に必要なものか、提出の目的が判然としないものが少なくないうえに、これらの書類・資料の入手・作成に要する作業の負担は膨大であるため、当該事業の生産性向上を大いに阻害している。</p> <p>例えば、過去の事例においては、以下の作業が発生した。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①地権者への対応として、承諾書への署名・捺印のための書面の作成と発送（住所不明地権者の送付先確認も含む）、全店舗及び土地の謄本の取得、電話問い合わせ対応や訪問説明に相当の時間を費やした。</li> <li>②転賃物件の場合には、さらに所有者の転賃契約書の写しが必要であるため、所有者から写しを取り寄せた。</li> <li>③開店後数十年を経過した店舗は店舗図面が見当たらず、改めて図面を作成することとなった。</li> <li>④現状販売している店舗にも関わらず、収支の見込み（次業4他）の提出を求められた。</li> </ol> <p>76店舗144名の地権者の同意が必要で、作業に要した所要時間は368時間に上った。内、休日出勤は14日（労働時間116時間）、底地権者を再確認するために145枚の構図を取得し、その後180件の建物及び土地謄本も取得し費用は156,865円となった。</p> <p>要望が実現すれば、企業による経営統合・合併を行う際に、地権者への対応も含めた承継手続き作業に要する時間の短縮、費用の削減、生産性の向上につながる。</p>	酒税法第9条第1項、第17条第2項、酒税法施行令第14条、第16条第2項・第3項、酒税法施行規則第7条の3