

(3) ビジネス・生活インフラ整備のための規制改革

物流効率化等高コスト構造の是正

競争政策	効率的な S C M (サプライチェーン・マネジメント) 構築に向けた下請法の運用緩和		
規制の現状	<p>下請代金支払遅延等防止法 (下請法) では、資本金 3 億円超の事業者が、3 億円以下の下請事業者に部品等の製造委託等を行なう際には、下請事業者の給付の内容、下請代金の額、支払期日及び支払方法等を記載した書面を交付することや、親事業者の遵守事項として、下請事業者の給付の受領を拒むこと等が禁止されている。</p> <p>製造業の競争力の源泉となる S C M (サプライチェーン・マネジメント) におけるベンダーからの部材納入方式として、“ V M I (ベンダー・マネージド・インベントリー) 方式 ” “ B S (ブランチ・ショップ) 方式 ” 等があるが、親事業者の図面番号等で部材を製造し納入する場合、いずれも上記下請法の制約を受けるため、結果として、資本金 3 億円以下の事業者の参加が妨げられている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>一定条件の下で、下請法の運用を緩和する。例えば、事前に覚書をベンダーと締結し、ベンダーが生産情報に基づき納入する部材の引き取り範囲を明確に定めるとともに、実質的に支払遅延を発生させないことを前提に、 V M I 方式や B S 方式への参加を認める。</p> <p>V M I 方式：ベンダーが納入先の製造現場に部材倉庫を設置し、納入先から開示された生産情報、所要情報、在庫情報等をもとに、自己の判断で部材を納入する方式。納入先は、生産に合わせて部材を当該倉庫から調達し、その時点で納品書を発行し一定期間毎に清算する。</p> <p>B S 方式： V M I 方式より汎用性のある部材で採用される場合が多い。基本的には同じ方式であるが、専用の倉庫は設置せず、納入先の倉庫等に部材を納入する方式。</p> <p>(理由)</p> <p>中国の台頭をはじめとして、製造業におけるグローバル化と水平分業が進展する一方で、国内においても価格、納期、品質、サービスも含めた総合的な競争力をつけていく必要がある。そのための有効な方策の一つである S C M においては、資材調達から製造、販売まで企業の壁を超えたパートナーシップが不可欠であり、発注側は生産情報、所要情報、在庫情報等を開示した上で、ベンダーと一体となった取り組みを行っている。</p> <p>S C M の重要なパートナーである下請事業者については、上記の制限によって、技術力・競争力があるベンダーであっても資本金の額で選定の対象外となってしまうなど、サプライチェーン全体の競争力がそがれ、下請事業者および親事業者の自由で活発な経済活動を阻害する要因となっている。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	下請代金支払遅延等防止法 第 3 条、第 4 条等		
所 管 官 庁	公正取引委員会	担当課等	

通商	税関の執務時間の拡大、臨時開庁手数料の廃止及び輸入予備審査制および航空輸出貨物予備審査制の運用適正化		
規制の現状	<p>(1) 税関の執務時間外の業務については、税関長の承認が必要となる。その上、執務時間外の輸出入申告等は臨時開庁の扱いとなり、手数料を納入しなければならない。</p> <p>(2) 輸出申告または輸入申告は、原則としてその申告に係る貨物を保税地域等に入れた後にするものとされている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>(1) 税関の執務時間を延長し、漸次 24 時間、365 日体制に移行すべきである。 関税法第 100 条に該当する事項に関する手数料を全て廃止すべきである。</p> <p>(2) 通関手続きの効率化を図る観点から、リスクの低い貨物については、輸入予備審査制および航空輸出貨物予備審査制の導入により、事前に輸出入申告を行うことが認められている。しかし、実態的には制度導入の趣旨が生かされていないため、これらの審査制度の運用適正化を図り、通関体制の効率化を図るべきである。さらに将来的には、一定要件を満たすことを条件に機上及び船上通関を可能とするよう認めるべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>(1) 企業にとって、顧客ニーズへの迅速な対応や在庫圧縮などのコスト削減は大きな経営課題であり、そのためには物流の効率化が不可欠である。しかしながら、税関の執務時間は土日祝日を除いた午前 8 時 30 分～午後 5 時と短く、本船の入港 24 時間、365 日体制、もしくは航空輸出貨物の航空機への搭載、輸入貨物のリードタイム短縮の妨げとなっている。</p> <p>(2) 実態的には、輸入予備審査制や航空輸出貨物予備審査制による事前申告を行っても、さらに本申告が求められ、事実上、通関手続きの効率化は図られていない。こうした二重手続きは速やかに廃止し、効率的な通関体制の整備を図るべきである。 また、効率的な通関体制の整備をさらに進めるため、将来的には、一定要件を課した上で、機上及び船上での通関手続きを可能とするよう措置すべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	関税法第 98 条、100 条 税関関係手数料令第 6 条		
所 管 官 庁	財務省	担当課等	関税局総務課

通商	原木 TACT (Tokyo Air Cargo Terminal) の保税蔵置場における取扱貨物の拡大		
規制の現状	現在、原木 TACT 内の保税蔵置場に置くことのできる貨物は航空貨物に限られている。		
要望内容 と要望理由	<p>(要望) 原木 TACT 内に設置されている保税蔵置場について、船便到着貨物も扱えるようにすべきである。</p> <p>(理由) 保税蔵置場に蔵置する貨物の種類については、申請に基づいて税関長が承認すれば、その変更を行うことが可能となっている(関税法第 42 条、同施行令 35 条第 1 項 2 号・同条第 3 項、関税法基本通達 42-11)が、その手続きや承認基準が必ずしも明確でない。</p> <p>96 年 3 月に航空貨物の仕分基準(成田空港を利用して輸出入を行う場合の通関場所を指定する基準をいい、緊急性のある貨物や生鮮貨物は成田空港で通関し、一般貨物は原木 TACT で通関するというもの)が撤廃され、成田空港の通関シフトが急速に進んでいる(重量ベースで見た成田通関と原木通関の取扱シェアを比較すると、仕分基準撤廃前の 95 年暦年では双方ほぼ 5 割と拮抗していたものが、2001 年暦年には、成田 85%、原木 15%となっている)。</p> <p>原木 TACT は、成田、羽田の両空港に近いだけでなく、東京、千葉の両港や高速道路(東関東自動車道、京葉道路)インターチェンジ、主要路線トラックターミナルに至近という地の利を活かせるロケーションにある。施設の有効利用を図る観点から、原木 TACT 内にある保税蔵置場について、取扱貨物の承認申請があった場合には、船便到着貨物の蔵置を認めるべきである。</p> <p>また、その際には、原木 TACT に保税蔵置された船便到着貨物の倉入、倉出申告及び輸入申告に必要なインフラである Sea - NACCS の原木 TACT 導入が必要と考える。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	関税法第 42 条 同施行令 35 条第 1 項 2 号・同条第 3 項 関税法基本通達 42-11		
所 管 官 庁	財務省	担当課等	東京税関

エネルギー	ハイサルファーC重油の関税の見直し		
規制の現状	<p>制度的には海外の安価な製品を自由に調達できていることになっているが、ハイサルファーC重油に課せられている高関税率は、事実上の輸入障壁となっており、ハイサルファーC重油を原料として使用する製造業の競争力を削ぐ結果となっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望) ハイサルファーC重油に課せられている関税を早期に見直す。</p> <p>(理由) ハイサルファーC重油にはキロリットル当たり3,202円の関税が課せられている。平成14年度以降、関税率は、従来のキロリットル当たり3,415円から6%引き下げられ、3,202円になったが、依然として事実上の輸入障壁であることに変わりはない。引き続き一層の見直しを求める。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	関税暫定措置法第2条第1項		
所 管 官 庁	資源エネルギー庁	担当課等	資源・燃料部石油精製 備蓄課

運輸	特殊車両通行許可の緩和		
規制の現状	<p>道路を走行する車両の「高さ」制限は、道路運送車両の保安基準および車両制限令により、3.8mとされている。</p> <p>しかし、車両構造または積載貨物が特殊であるため、止むを得ない場合には、基準緩和認定および特殊車両通行許可を得ることにより、高さ制限が緩和される。住宅ユニット輸送の場合、最大 4.3mまで、また、ISO 規格国際海上背高コンテナの場合、最大 4.1mまで認められている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>物流の効率化、低コスト化を実現するため、ISO 背高海上コンテナ積載車両（高さ 4.1m）が通行可能な道路においては、背高海上コンテナ積載車両及びそれ以外の車両について、特殊車両通行許可なしで高さ 4.1m以下の車両が通行できるようにすべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>高さ制限を緩和した場合、例えば以下のメリットが考えられる。</p> <p>現在、特殊車両通行許可の取得によって輸送可能な住宅ユニットについては、一般車両使用による稼働率向上などを通じて輸送費用の約 20%を低減できる。</p> <p>93 年 11 月の規制緩和により、車両総重量の最高限度が 20t から 25t に引き上げられた。大型単車（標記トン数 10 トン車クラス）による輸送が主体の特積み幹線輸送においては、荷台の積載容積は 45.5 立方メートル（長さ 9m・幅 2.3m・高さ 2.2m）で、1 台当たり積載個数は 500 個（荷物 1 個の重量 18.3kg、容積 0.091 立方メートル）であるが、高さ制限を 4.1m にした場合、容積が 6.21 立方メートル増え、約 70 個多く積載可能となり、約 14%の積載率アップの効果が得られる。</p> <p>近年の国際航空貨物輸送において航空パレット輸送が増えているにもかかわらず、例えば、成田からのトラック輸送がパレットのままでは高さ制限（3.8m）を超えるため、バラ積みで一般車両に積み替えて輸送しているのが現状であるが、高さ制限が 4.1m に緩和されれば、特殊車両の開発および設備に多大なコストをかけずに一般車両での空陸一貫パレット輸送が可能となり、輸送効率化を図ることが可能となる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>車両制限令第 3 条第 1 項第 3 号（車両の幅等の最高限度）</p> <p>道路構造令第 4 条（設計車両）</p> <p>道路法第 47 条</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	道路局 道路交通管理課 企画課

運輸	営業用車両の車検期間の延長		
規制の現状	<p>貨物の運送の用に供する車両の自動車検査証有効期間については、車両総重量 8 トン未満トラックの初回車検期間は 2 年(2 回目以降は 1 年)、その他車両は初回も含め 1 年となっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望) 車両総重量 8 トン以上のトラックについても、初回車検期間を 2 年に延長するとともに、車両総重量に係わらず、定期点検整備の記録簿の提出等を通じて、正しく定期点検が行なわれていると確認される等、一定の要件を満たす車両については、現行 1 年の車検期間を 2 年に延長すべきである。</p> <p>(理由) 定期点検整備を完全に実施している等、車両の整備管理が十分に行なわれている車両に対するインセンティブ規制が実現すれば、整備管理の徹底及び物流コストの削減に資する。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>道路運送車両法第 48 条 道路運送車両法第 61 条</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	自動車交通局

土地利用の高度化・効率化

土地・住宅	不動産の地盤に関する情報や価格情報の開示に係る環境整備		
規制の現状	<p>(1)不動産の品質情報としては、建物そのものの情報と地盤に関する情報があり、建物については、土地性能評価制度の確立などを通じて、情報が入手できるようになっている。しかし、地盤情報に係る耐震性や土壌汚染などについては、十分な情報が蓄積されておらず、情報開示も不十分な状況にある。</p> <p>(2)宅地建物取引業法は、宅地建物取引業者に取引価格を含め守秘義務を課しており、当事者以外の者が、不動産の取引価格を入手することは難しい。この結果、不動産市場の不透明感が払拭されず、取引を行う際の隘路となっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>(1) 地方自治体が行政情報として蓄積している、耐震性などといった地盤情報に関しては、整理した上で開示を行い、不動産取引の透明性を確保すべきである。</p> <p>(2) プライバシー保護の観点から、個別物件が特定されるような情報(例えば具体的な丁目やマンション名等)を除き、路線、駅から大まかな距離、築年数、間取り及び面積等を類型化し、不動産の取引価格を開示すべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>(1) 現在国会で審議中の土地汚染対策法案において、都道府県知事は、土壌汚染状況調査の結果、当該土地の土壌の特定有害物質による汚染状態が環境省令で定める基準に適合しないと認める場合には、当該土地の区域をその土地が特定有害物質によって汚染されている区域として指定することが規定されている。さらに指定区域台帳の作成が義務付けられ、台帳の閲覧請求があった場合には、これを拒むことはできないこととなっている。</p> <p>こうした措置を更に一步進め、耐震性など、少なくとも生命や健康に害をなす情報については、積極的に開示を行うべきである。</p> <p>(2) 欧米諸国において、不動産取引に関する成約情報は、登記簿に不動産取引契約書を添付する(米)、統計当局に取引情報を蓄積する(独)といった情報整備がなされている。我が国においても、こうした諸外国の例を参考に、不動産の取引価格に関する情報整備を図り、一定基準の範囲内で情報開示を行うことにより、不動産市場の透明化、取引の公正性を図るべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	宅地建物取引業法第 45 条 不動産登記法等		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	不動産業課 土地情報課

土地・住宅	市街化調整区域内におけるコンビニエンスストアの出店規制の緩和		
規制の現状	<p>都市計画法第 34 条 8 号及び施行令第 29 条の 5 第 1 号などに基づき、市街地調整区域に設けられる休憩所等については、開発許可が認められることとなっている。一部の地方自治体（埼玉、群馬、千葉等）では、上記法令に基づく許可運用基準が改正され「沿道サービス型コンビニエンスストア」の出店が可能となった。しかしながら、こうした一部の地方自治体以外では沿道サービス型のコンビニエンスストアの出店が認められていない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 国は、法令上、沿道サービス型のコンビニエンスストアを市街地調整区域に出店することが可能である旨を、各地方自治体に周知徹底させるべきである。</p> <p>（理由） 都市部の住民はコンビニエンスストアの利便性を十分に享受しているが、国道及び県道等幹線道路に面している地域におけるコンビニエンスストアは店舗数が十分ではなく、敷地も狭いため利用者にとって決して快適とは言えない。 一定基準の店舗を計画的に出店することにより、企業間の出店競争が緩和され、閉鎖等の無駄な投資が発生しない。さらに地方においては一店舗当たり 20～30 人の雇用創出が見込まれる。 コンビニエンスストアは、今や地域住民・ドライバーにとってなくてはならない存在となっており、各地方自治体は、市街地調整区域の開発に係る許可運用基準を早期に改正すべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	各自治体の許可運用基準		
所 管 官 庁	国土交通省、地方自治体	担当課等	総合政策局宅地課 住宅局市街地建築課

土地・住宅	住宅専用地域における特別積み合わせ貨物事業の用に供する施設（宅配便配送センター）の建設許可の容認		
規制の現状	都市計画法では、特別積み合わせ貨物事業の用に供する施設（宅配便配送センター）が公益上必要な建物として認められているが、建築基準法では、公益上必要な建物として認められていない。		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>建築基準法においても、都市計画法と同様に特別積み合わせ貨物事業の用に供する施設（宅配便配送センター）を公益上必要な建物として位置付け、同施設を第1種低層住宅専用地域、第2種低層住居専用地域、第1種中高層住宅専用地域、第2種中高層住宅専用地域、第1種住居地域に建築できるよう認めるべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>ライフスタイルの多様化に対応し、利用者にきめ細かい配送サービスを提供するといった観点から、サービス拠点と顧客とのアクセス時間を短縮化することが求められているため。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	都市計画法第29条、同施行令第21条6号 建築基準法第48条、同施行令第130条の4等		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	総合政策局宅地課

土地・住宅	付置義務住宅制度の見直し		
規制の現状	東京都千代田区、中央区、港区等の指導要綱により、大規模建築物を建築する際には、土地面積・建築物の規模に応じて、一定割合の住宅付置または開発協力金拠出が必要となっている。		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>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、都心各区の指導要綱行政が適切なものとなるよう、各地方自治体に対する指導の徹底を図るべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>地価下落により、都心部においても集合住宅の供給が活発化し、人口の都心回帰が見られるようになった今日、高い地価がもたらす都心人口の空洞化を阻止するといった、付置義務住宅制度の本来の意義は薄れつつある。</p> <p>同一建築物内に、住宅と非住宅が混在することは、施設配置上非効率で建設コストも嵩む上、将来的には、権利の錯綜による混乱も予想される。また、住宅付置の代替として拠出された開発協力金も、同一区内に住宅適地がない等の理由により、有効に活用されていないのが現状である。</p> <p>都心部における住宅供給の促進は、総合設計制度（市街地住宅総合設計、都心居住型等）の活用・推進により、付置義務住宅制度以上の効果が期待できる。</p> <p>都心居住の推進の観点からは、区毎ではなく、都心区一体となった住宅政策を講じるべきである。</p> <p>本要望の実現により、都心部において、事業性の高い効率的な建築物の計画が可能となり、不動産の有効活用、不動産の流動化も促進される。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	地方自治体（千代田区、台東区、中央区、港区、文京区、新宿区、品川区）の各住宅付置義務		
所 管 官 庁	国土交通省、地方自治体	担当課等	総合政策局宅地課 住宅局市街地建築課

土地・住宅	宅地建物取引業者の業務範囲の確定等		
規制の現状	<p>(1) 現行の宅地建物取引業法では、宅地建物取引主任者の業務範囲・責任が不明確であり、サービスの質の向上や多様化が阻害されている。</p> <p>(2) 宅地建物取引業法に定められる説明事項等が複雑化していることにより、不動産取引が不透明となっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>(1) 宅地建物取引主任者の業務範囲や責任について、明確化を図るべきである。</p> <p>(2) 宅地建物取引業法第 35 条に規定されている 契約時の重要事項の説明については、最低限必要な事項に限定すべきである。</p> <p>なお、上記に関して規制改革推進 3 ヶ年計画(改定)では、不動産流通を活性化させるため、より透明で公正な不動産取引の確保の観点から、平成 14 年度中に検討のうえ結論を得ることとされおり、早期に適切な見直しを図るよう結論を得て措置すべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>(1) 現行の宅地建物取引業法の規定では、宅地建物取引主任者の業務範囲や責任が不明確であることから、住宅性能評価や税務相談、住宅ローンの斡旋業務などについて、顧客から相談を受けるケースが多い。しかし、宅地建物取引主任者は、これらの業務について、必ずしも専門的な知識を有していない場合もあり、不動産流通業全体におけるサービス水準の低下を招く要因となっている。</p> <p>住宅の品質等に対する顧客の要求が高くなる中で、より高度な不動産仲介サービスに対する需要が増加しているため、宅地建物取引主任者の業務範囲の明確化を図り、それ以外の業務については、他の事業者等がより高度で良質なサービスを提供し易くなるよう早期に結論を得て措置すべきである。</p> <p>(2) 現行の重要事項説明の形式は複雑化しており、その説明には 1 ~ 2 時間を要するなど、消費者にとっては分かりにくい状況となっている。重要事項の説明事項については、顧客にとって安心して取引ができるような要件を満たした上で、簡明化の観点から見直しを図るべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	宅地建物取引業法及び同施行令		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	不動産課 土地情報課

資産流動化関連事業の環境整備

金融・保険・証券	不動産特定共同事業契約締結に係る説明義務の緩和		
規制の現状	<p>不動産特定共同事業法に基づき、顧客（投資家）との間で不動産特定共同事業契約を締結しようとする場合には「主務省令で定める契約成立前書面を交付し、説明しなければならない」こととなっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 不動産特定共同事業契約とならんで「金融商品の販売等に関する法律」に列挙されている他の金融商品においては、“読んで聞かせる”という説明義務を課していない。不動産特定共同事業法で規定されている説明義務の過度な規制を緩和すべきである。 規制改革3ヵ年計画（改定）では、書面交付手続、説明義務等の電子機器の活用形態の明確化などについて、平成13年度、平成14年度に検討されることとなっているが、説明義務そのものについても、早急に緩和する方向で結論を得た上で措置すべきである。</p> <p>（理由） 平成13年に施行された「金融商品の販売等に関する法律」においては説明義務を販売業者に課しているが、対面による説明までは要求していない。 法律上「説明」の概念についての定義は存在しないが、現在の運用は宅地建物取引業法第35条の重要事項説明と同等と解釈されるのが一般的となっており、実務上のコストは多大なものとなっている（説明には、約1時間程度の時間が必要となるケースが多い）。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	不動産特定共同事業法第24条第1項		
所管官庁	国土交通省 金融庁	担当課等	

金融・保険・証券	自己競落会社の対象物件等に係る規制緩和		
規制の現状	<p>現在、自己競落会社については、以下の制限が課されている。</p> <p>(1)競落対象物件は、親銀行の貸出金等に係る担保物件、すなわち当該物件の競落により親銀行に配当がある物件に限定されている。</p> <p>(2)自己競落会社は、親銀行 100%出資でなければならない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>(1)競落対象物件を、親会社に配当のあるものだけでなく、子会社、関係会社に配当のあるものも可とする。</p> <p>(2)自己競落会社に対して、当該親銀行の親会社(持株会社)やグループ会社の出資も認められることを確認する。</p> <p>(理由)</p> <p>不良債権処理は、本邦銀行における喫緊の課題であり、本要望は、関係会社の不良債権処理を促進し、銀行グループとしての健全性を確保する上で極めて有効である。その実効性を担保するためには、競落対象物件の拡大や出資条件の緩和を図ることが不可欠である。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	事務ガイドライン 1 - 6 - 2		
所 管 官 庁	金融庁	担当課等	監督局銀行第一課

金融・保険・証券	資産流動化法関連の手続きの見直し
規制の現状	<p>(1)資産の流動化に関する法律等で規定されている、資産流動化計画書、業務開始届出に係る必要添付書類、優先出資申込書等の必要事項の記載内容が硬直的であり、それぞれの手続きも煩瑣なものとなっている。</p> <p>(2)特定持分信託に金融会社に係る株式保有制限（独占禁止法上の5%ルール）が適用されている。</p>
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>(1) 資産流動化計画書、業務開始届出に係る必要添付書類、優先出資申込書等の必要記載事項の内容について、その弾力化や簡略化を図るとともに、手続きを簡素化すべきである。</p> <p>(2) 特定持分信託については、独占禁止法上の5%ルールを適用しないという例外規定を設けるべきである。なお、5%ルールの適用除外が認められない場合には、その認可申請手続の簡素化を図るべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>(1) - 資産流動化計画書 資産流動化に関する法律施行規則（以下「規則」）では、計画内容の記載について、詳細な規定が設けられている。例えば、「特定社債の内容」として「利息」を記載することが求められ、かかる事項を未確定のままとすることは許されていない。従って、実務上、届出時には仮の数字を一旦記載し、その後変更手続きを行う、という面倒な実務になっている。</p> <p>また、将来的に社債の借換を想定する場合など、数年後の利息を記載することはそもそも不可能である。</p> <p>(1) - 業務開始届出に係る必要添付書類 開発型案件における開発対象の建物竣工後のプロパティマネジメント契約など、業務開始届出時において締結することのできない契約についても、業務開始届出時に本契約又は予約契約を添付しなければならないことが規定されている。しかし、業務開始届出は土地引渡前に行う必要があるが、その時点で将来締結する予定の契約（当該開発に係る請負契約など）について、契約相手及び契約内容を定めることは困難である。</p>

<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>(1) - 優先出資申込書等の必要記載事項 優先出資申込証及び特定社債申込証には特定資産の価格についての調査結果を記載することとされているが、特定資産のうち未だ竣工前の建物等については、不動産鑑定士の鑑定評価を踏まえた価格調査結果を取得することは実務上極めて難しいため、開発型案件遂行の妨げとなっている。</p> <p>(2) 特定持分信託の制度を利用する場合において、当該受託特定持分には、金融会社に係る独占禁止法上のいわゆる 5%ルールが適用となり、受託者(信託銀行等)は公正取引委員会の認可を受けなければならない。かかる認可の取得には1ヶ月程度を要するとともに、受託者が当該受託特定持分を速やかに処分することを条件としなければならない。</p> <p>以上、全般的に法令等による規定の内容やその運用手続において、証券化案件の実務と乖離する箇所が散見され、かかる乖離が案件の商品性の制限、ひいては特定目的会社の利用をはじめとする資産流動化法の利用自体を躊躇させる理由の一つとなっている。こうした規定は早期に見直しを図るべきである。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>(1) - : 規則や財務局より公表されているチェック・リストの全般。例えば、上記の例に関しては、規則第13条第16項。 (1) - : 資産流動化法第3条3項3号及び4号、規則第8条1項2号、規則7条1項2号、同8条1項 (1) - : 資産流動化法第38条2項9号、同第110条 (2) : 資産流動化法第31条の2、独占禁止法第11条</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>金融庁</p>	<p>担当課等</p>	<p>総務企画局企画課</p>

金融・保険・証券	リース債権等の流動化に関する規制緩和
規制の現状	債権等の流動化、証券化が普及する中、「特定債権（リース債権・クレジット債権・割賦債権等）」に対して、厳しい規制が課せられている。
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>特定債権法について、以下の規制緩和を行うべきである。</p> <p>(1)最低販売単位（現行 5,000 万円）を他の金融商品なみ（例えば 500 万円）に小口化する。</p> <p>(2)法第 6 条の確認と法第 7 条の公告により、対抗要件を具備した債権について、特定事業者が譲渡した債権を特定債権譲受業者から買戻す場合に限り、特定債権譲受業者による法第 7 条の公告によって対抗要件を具備できるよう認めるべきである。</p> <p>(3)計画実施状況の報告義務について緩和措置を講ずる（4 半期毎の報告書の提出を年 1 回に改める）。</p> <p>(4)法 6 条により提出が義務付けられている計画の内容の簡素化を図る。</p> <p>なお、本要望については、規制改革推進 3 ヶ年計画（改定）で検討を始めると明記されているが、どのように検討され、その結果、廃止あるいは緩和するといった方向性は示されておらず、早期に検討の上、その方向性を示すべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>(1)小口債権の最低販売単位は 5,000 万円(資産担保型証券においては 1 億円)となっているが、商品ファンド（販売単位規制なし）や不動産小口化商品（500 万円）等他の金融商品と比べて高すぎる。投資家層の拡大のために最低販売単位規制は撤廃すべきである。</p> <p>(2)特定債権等譲受業者が特定事業者に債権（信用補完措置を満たすために譲渡した債権の劣後部分）を再譲渡する際、対抗要件を具備するためには、確定日付の取得等や債務者への通知が必要となるが、多数の債権が存在するため実務上対応することが困難となっている。また、特定事業者が当該債権を再び流動化する時、経済産業省のシステム上、二重譲渡の判定がなされ、流動化債権として利用することができない。</p>

<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>(3)現在、特債法第 10 条の運用において特定事業者等及び特定債権等譲受業者に 4 半期毎の報告書の提出を義務付けているが、それを年 1 回としても法の目的を損ねることはない。</p> <p>(4)現在、特債法第 6 条の運用において要求している計画の内容は必要以上のものであり、簡素化すべきである。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>特定債権等に係る事業の規制に関する法律 特定債権等に係る事業の規制に関する法律施行令 特定債権等に係る事業の規制に関する法律施行規則 関係通達</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>経済産業省 金融庁</p>	<p>担当課等</p>	<p>商務情報政策局取引信用課 総務企画局信用課 監督局銀行第 2 課金融会社室</p>

各種行政諸手続きの簡素・合理化

<p>情報・通信</p>	<p>税務関連書類全般の電子化及び承認基準の明確化</p>		
<p>規制の現状</p>	<p>税務取扱上、帳簿書類等は紙による7年間の保存義務があり、電子帳簿保存法に基づき所轄税務署長等の承認を得た場合は、これらの電子的保存が認められる（一部マイクロフィルムによる保存も認められている）。ただし、その対象は、当初作成段階から電子化されている帳簿等に限定されている。</p>		
<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>（要望） 税務関連書類全般の電子的保存を認める（当初作成段階が紙による帳簿書類（契約書や請求書等）についてもスキャナー等を利用した電子的データによる保存を認める）とともに、行政手続きの公正確保・透明性向上の観点から、電子帳簿保存法第6条（電磁的記録による保存等の承認の申請等）に係わる審査基準を具体的に定める。</p> <p>（理由） 国税の電子申告システムの整備が進められているが、併せて税務関連書類全般（原始証憑が紙等であるものも含む）の電子保存を可能とすることにより、企業の税務処理関連事務の一層の効率化が可能となり、また、書類保管コスト（損害保険業界全体で年間保管費が50億円という試算もある）も削減できる。欧米先進国では、税務関連書類全般の電子化が認められており、国際競争力を確保する上でも、電子的保存の容認によるコスト削減が求められている。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>電子計算機を使用して作成する国税関係帳簿書類の保存方法等の特例に関する法律 第2条、第4条、第6条、第7条 電子計算機を使用して作成する国税関係帳簿書類の保存方法等の特例に関する法律施行規則 第3条、第4条 法人税法第126条、150条の2 法人税法施行規則第59条</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>財務省、国税庁</p>	<p>担当課等</p>	<p>主税局税制第3課、課税部法人課税課</p>

情報・通信	I R U (infeasible right of user=破棄し得ない使用权) 方式による 芯線貸しに関する道路占用規制の廃止		
規制の現状	<p>管路の中の通信線の一部を他の事業者に譲渡し (I R U方式により他の 事業者がそれを 使用する 場合、 占用目的の適否を道路管理者が判断する必要があることから、 管路を所有する事業者は、当該管路の占用目的の変更許可申請を行 わなければならない。その際には、個別事案毎に当該貸与ケーブルの所 在 (どの管路を通過しているか) を確定させた上で、 占用申請 図面、 ケーブル断面図等の書類を作成、申請しなければならず、このため、 利用 申込から申請・許可までに相当の時間を要し、 短時間でのインターネット インフラの整備促進の妨げとなっている。</p> <p>また、道路管理者によっては、I R U方式により芯線の一部を使用す る事業者に対しても 占用許可の申請および 占用料の支払いを求めている 場合がある。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望) I R U方式により他の事業者へ既設の通信線の芯線の一部を貸し出す 場合は、 占用目的変更許可を不要とする。 また、I R U方式により芯線の一部を使用する事業者は、 占用許可の申請 および 占用料の支払いを要しない旨の通達を引き続き各道路管理者に 徹底する。 * I R U 方式により芯線の一部を使用する事業者は、 占用許可の申請 および 占用料の支払いを要しないことは下記通達に明記されている。</p> <p>(理由) I R Uベースでの芯線貸しの場合は、 新たに回線を増設するわけでも、 外観が変わるわけでもない。 また、 一次 占用者は、 二次 占用を認めることにより 問題が生じないかどうか自ら確認し 問題がないと判断した場合に 二次 占用希望者と契約を交わしていると考えられることから、 道路 管理者が、 一次 占用者に 占用目的変更許可申請を行わせ、 一から適否を審査するのは 過剰である。 仮に当該物件が引き続き義務 占用物件に該当するものであるかなどの 確認が必要だとしても、 事後届出で十分であると考える。 現状では、 管路所有者が道路管理者から 占用目的変更許可を得るまで 芯線を使用できず、 円滑なサービス提供の妨げとなっている。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	道路法第 32 条 建設省道路局路政課長通達 (平成 11 年 3 月 31 日)		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	道路局

情報・通信	指定電気通信設備以外の接続に関する協定届出の廃止		
規制の現状	<p>電気通信事業法では、指定電気通信設備を設置しない第一種電気通信事業者、特別第二種電気通信事業者は、他事業者と接続協定を締結・変更する際、事前届出が必要である。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望) 指定電気通信設備以外の接続に関する協定届出を廃止する。</p> <p>(理由) 電気通信事業法の改正により、認可制から届出制へと緩和されたが、複数の事業者間でメッシュ状に結ばれた協定すべてを届出なければならぬため、依然として、事業者の負担は大きい。特に昨今では、接続形態の複雑化、新規参入事業者の増加等により、接続協定の締結、変更の事務負担が増加しており、ユーザーニーズに対応したサービスの円滑・簡便かつ迅速な提供が妨げられている。</p> <p>接続協定の届出制度が廃止されれば、事業者は、迅速な事業展開が可能となり、市場の活性化、事業者間の競争が促進される。行政事務の負担軽減にもつながる。</p> <p>そもそも、指定電気通信設備以外の電気通信設備の接続は、代替性があることから、接続料、接続の条件などが適切かどうかを事前に判断する理由が乏しく、事業者の経営判断に委ねたとしても、競争上の問題は生じない。仮に事業者間で紛争などが生じたとしても、総務大臣による命令・裁定手続が規定されており、十分対応が可能である。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	電気通信事業法第 38 条の 4		
所 管 官 庁	総務省	担当課等	総合通信基盤局

情報・通信	外国政府・企業等との協定等の認可の廃止		
規制の現状	<p>第一種電気通信事業者および特別第二種電気通信事業者は、外国政府または外国法人などとの間で電気通信業務に関する協定または契約等を締結、変更、廃止する場合、認可を受けなければならない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望) 外国政府・企業等との協定等の認可を廃止する。</p> <p>(理由) 日本の移動体通信事業者と海外の移動体通信事業者との間でローミング契約を締結する、あるいは日本の事業者と海外の事業者との間で新たに接続協定を締結する場合、関係者が合意に達していたとしても、わが国の事業者は認可を受けた後でなければ、契約書等に調印できず、その結果、利用者ニーズに即応した機動的なサービス提供に支障が出る。 認可にあたっては、外国語で書かれた協定の細目を翻訳して申請しなければならないケースもあり、事業者にとって多大な負担となっている。 なお、規制改革3か年計画では、携帯電話の国際ローミングに係る海外事業者等との協定等を認可対象外とすることについて必要に応じ検討するとされているが、今後のIMT2000の円滑な発展を考えれば、早急に認可対象外とするとともに、認可制そのものを廃止すべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	電気通信事業法第40条		
所管官庁	総務省	担当課等	総合通信基盤局

情報・通信	貸金業規制法における一定の要件の下での電子メールによる交付の容認		
規制の現状	<p>貸金業規制法において、貸金業者は、貸付けに係る契約を締結したときは、遅滞無く、貸付契約の内容を明らかにする書面を相手方に交付しなければならない。また、貸付け債権の全部又は一部について弁済を受けたときは、その都度、直ちに、受取証書を相手方に交付しなければならないとされ、平成12年に成立した「書面の交付等に関する情報通信の技術の利用のための関係法律の整備に関する法律（電子書面法）」において、貸金業規制法が対象とならなかった為に、未だに書面での通知しか認められていない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 一定の要件を満たす事業者については、一定の条件の下で、電子メールによる交付を認める。</p> <p>（理由） 現在、債務者・保証人の保護の観点から貸金業法では電子メールの書面交付を認めることは困難であるとされている。確かに、いわゆる商工ローン問題の社会問題化を受けた平成12年の法改正において書面交付の義務規定が強化された背景を鑑みるに、貸金業者に対して一律に電子書面の交付を認めることは適切でないことは理解できる。従って、債務者・保証人の保護の観点から、一定の期間、金融庁から業務改善指導や営業停止などの指導・処分を受けていない業務内容が健全な事業者でノンバンク社債法の登録要件を満たす一定の財産的基礎を有する事業者など一定の要件を満たす事業者で、契約相手方が「電子書面の交付」を希望する場合など一定の条件の下で、電子メールによる交付を認めていただきたい。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	貸金業規制法第17条、第18条		
所 管 官 庁	金融庁	担当課等	

運輸	自動車の生産・販売・流通に伴う諸行政手続の電子化等
規制の現状	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続は、それぞれ所管官庁が異なり、手続申請窓口が陸運支局、警察署、都道府県税事務所、その他に分かれている。また、申請内容は多くの項目で重複し、申請に必要とされる添付書類も多く、その発行機関が国・地方に跨っている。
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続(検査・登録～国、車庫証明・納税～地方、自賠責保険確認～国)等の電子化は、規制改革推進3か年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年目途に一部地方公共団体で試験運用)となっているが、これを実現するため、下記の事項を早急に具体化すべきである。</p> <p>検査・登録等諸手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 <p>自動車取得税の納付手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ○納付手続の電子化 ○電子化に向けた書式の統一化 <p>自動車税・軽自動車税納付及び還付手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 ○書式の統一化等 <p>重量税納付手続等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○納付手続等の電子化 <p>保管場所証明申請手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ○申請手続の電子化 ○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 <p>自賠責保険付保</p> <ul style="list-style-type: none"> ○付保手続の電子化 ○電子化に向けた手続の合理化 <p>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</p> <p>なお、試験運用を行なう際には、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たものとすべきである。</p>

<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>(理由) 手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界(自動車リース業界も含む)が多大な事務負担を強いられている。 これらの事務負担を軽減する観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要がある。総務省および財務省によれば、「平成14年度にはワンストップサービスシステムの構築のため、基本設計を行なう予定。平成17年度にはワンストップサービスシステムの稼働開始に向け、関係する国、地方公共団体、民間機関等との積極的な連携を図っていく」とのことであるが、電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させ、混乱が生じないように配慮することが重要である。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>道路運送車両法第97条の2 自動車登録令第14条(申請手続) 自動車の保管場所の確保等に関する法律第4条 (保管場所の確保を証する書面の提出等) 自動車重量税法第8条(検査自動車についての印紙納付) 地方税法第151条(自動車税の徴収の方法)</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁</p>	<p>担当課等</p>	

土地・住宅	自社製品の備え付けなどを行う場合の建設工事における建設業許可要件の緩和		
規制の現状	<p>建設業を営もうとしている者は、国土交通大臣又は都道府県知事の許可が必要であるが、法人が許可を受けようとする場合、常勤役員のうち少なくとも一人は、許可を受けようとする建設業について、5年以上経營業務の管理責任者としての経験を有していなければならない。また、経營業務の管理責任者とは「取締役」ということであり、「執行役員」は認められていない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望) 専ら自社製品の備え付けなどに係る電気工事などの建設工事を行う場合について、建設業の許可を受けようとする場合には、「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」という要件を緩和し、当該製品あるいは擬似製品の製造、販売等を行う企業で一定の経營業務の管理者として経験を有している者を資格要件を満たす者として認める。 あるいは、経營業務の管理責任者の定義として「執行役員」も対象となるようにすべきである。</p> <p>(理由) 建設業は他の産業と異なり、工事毎にその工事内容に応じて資金の調達、資材の購入、技術者の配置、下請人の選定など独特な経営ノウハウを要する特殊な産業分野との概念があることは理解できる。しかし、他産業においても固有の経営ノウハウを必要としながら、法による規制なくとも支障なくその事業が効率的に営まれていることを考えれば、建設業の特殊性だけに注目するのではなく、特に自社製品等に係る業務であれば一定の要件緩和を認めていただきたい。 また、仮に要件の撤廃自体難しいとしても、経營業務の管理責任者の対象に「執行役員」が含まれていないことは、近年、執行役員制を導入している企業が増加している現状を鑑みれば、企業経営の実態に法制度が対応していないことを示している。そのため、実務上必要なくとも、無理をして取締役経験者を雇用するといった非合理的な対応が要求される例もある。 本要件を緩和することにより、企業における非効率な手続きや人員配置を行う負担が軽減される。 また、これから発展が期待される通信分野等にかかわる建設業務において、既存大手企業以外の中小（ベンチャーあるいは外国企業）の参入を容易にし通信インフラの整備が加速することも期待できる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	建設業法第7条第1号		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	総合政策局建設業課

<p>廃棄物・環境 保全</p>	<p>廃棄物処理業・処理施設の設置ならびに変更等に係る許可の見直し</p>		
<p>規制の現状</p>	<p>廃棄物処理法が平成 12 年 6 月に一部改正され、産業廃棄物の処理施設設置・変更・譲受け等の許可申請の欠格要件に暴力団員等に関する事項が追加されたことに伴い、経理的基礎の書類、役員の住民票・身分証明書・登記事項証明書、5 %以上の株主等の氏名・本籍の記載、および本籍の記載のある住民票の写し等の添付が義務付けられている。</p>		
<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>(要望) 製造業者の生産設備の一部であり、自社内で発生する廃棄物を処理するための産業廃棄物処理施設である場合は、産業廃棄物処理施設設置許可に関する申請書の書類に、貸借対照表、損益計算書、法人税納付済証明書、役員の住民票、身分証明書、登記事項証明書等は不要とすべきである。</p> <p>(理由) 製造業者にとって、産業廃棄物処理施設は生産設備の一部と認識し、法を遵守するために日常の管理を徹底して実行している。このような状況の下、処理施設の新設・更新に際し、業者との交渉時あるいはその後の施設運営に暴力団等の介入は考えられない。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>廃棄物処理法 第 1 4、1 5 条等 廃棄物処理法施行令 第 6、7 条等 廃棄物処理法施行規則 第 7、1 1、1 2 条等</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>環境省</p>	<p>担当課等</p>	<p>大臣官房廃棄物・リサイクル対策部</p>

金融・保険・証券	銀行持株会社及び銀行による認可申請、届出手続きの簡素化		
規制の現状	銀行の子会社、関連会社の設立、解散、合併等については、銀行法の規定により、認可申請、届出を行うことが求められており、当該子会社、関連会社が銀行持株会社の子会社、関連会社に該当する場合には、銀行、持株会社の双方が別々に認可申請、届出手続きを行う必要がある。		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>銀行持株会社及び銀行が行う、子会社、関連会社の設立、解散、合併等の認可申請(子会社の場合)届出(関連会社の場合)手続きについて、例えば、会社対象銀行等の子会社化の認可における当該会社にかかる理由書、定款、決算書類等の書類などについては、提出書類の共有化、簡素化を図るべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>子会社、関連会社の設立、解散、合併等の事由に対して、銀行持株会社と銀行が各々認可申請、届出を行うのは、二重作業が多く、非効率で実務的な負荷が大きい。</p> <p>支障の生じない範囲において、早期に必要な措置を講じ、認可申請等に係る事務負荷を軽減すべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	銀行法第 16 条の 2、第 52 条の 7、第 53 条		
所 管 官 庁	金融庁	担当課等	監督局銀行第一課

金融・保険・証券	銀行と証券会社との店舗等の共用に係わる手続き等の緩和		
規制の現状	<p>(1)店舗等の共用制限について、建物出入口の区分、壁や間仕切りの設置等の措置が必要。</p> <p>(2)親銀行等又は子銀行等との電子情報処理組織の共有においては、当該証券会社とその親銀行等又は子銀行等との間で情報の伝達が行えないような措置が必要。</p> <p>(3)非公開情報の授受に係る顧客の同意確認は「書面による同意」が必要。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>(1)店舗等の共用制限に必要な措置について、柔軟性を確保すべきである。</p> <p>(2)電子情報処理組織の共有に関して、非公開情報以外の情報については、情報の伝達が行えないような措置を不要とすべきである。</p> <p>(3)非公開情報の授受に係る顧客の同意確認手続の運用を弾力化する。</p> <p>(理由)</p> <p>(1)証券会社と親銀行等又は子銀行等の店舗について、誤認防止や情報遮断の観点から独立した態様であることを求める内閣府令の趣旨は理解できるが、そのための具体的手段は建物の構造等に応じて多様であるはずである。例えば、同一建物に銀行と証券子会社の店舗を併設する場合、店舗の入口部に共用スペースを新たに設置しなければならず、また、銀行の既存設備（ＡＴＭなど）の撤去などを余儀なくされるケースもあり、場合によっては１店舗あたり１億円を超える費用負担を生ずることもある。</p> <p>現行事務ガイドラインの解釈では、こうした具体的ケースによっては過剰規制となりかねないため、関係者の自主性と創意工夫を尊重し、その判断に任せるべきである。</p> <p>(2)「顧客同意のない非公開情報が伝達できないように措置されるもの」については、情報処理組織の共有対象外とするなどの措置を講じておけば、その他の情報の共有化を図ることにに関して特段の問題は生じない。</p> <p>(3)従来、非公開情報の授受は顧客の個別同意、すなわち口頭での確認で対応できたが、平成１１年４月１日の府令改正後は、包括同意の場合も含めて「書面による同意」が導入され、厳格な運用を求められている。例えば、個別同意のように同意の事実とその範囲について争いの余地がなく、書面は不要と双方の当事者が判断した場合には、口頭で可とする運用も認めるなど、運用の弾力化を図るべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>(1)証券会社の行為規制等に関する内閣府令第１２条第８号、事務ガイドライン 7-3</p> <p>(2)証券会社の行為規制等に関する内閣府令第１２条第８号</p> <p>(3)証券会社の行為規制等に関する内閣府令第１２条第７号</p>		
所 管 官 庁	金融庁	担当課等	総務企画局市場課

金融・保険・証券	保険商品の認可等にかかる見直し		
規制の現状	<p>保険業法施行規則では、保険商品の認可について 90 日間の標準処理期間が設けられている。(届出の場合は保険業法に 90 日間の不作為義務規程あり)。</p> <p>なお、標準処理期間については、平成 14 年 3 月 25 日の事務ガイドラインの改正により、定型化された簡易なものや他社の既存の保険商品と実質的に同等の内容を有するものについては、原則として 60 日以内に審査を終えることとされたが、審査が簡易なもの等に限定されている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>規制改革推進 3 カ年計画(改定)には、保険商品の審査期間の一層の短縮について、引き続き努力することが明記されている。金融庁においては、審査体制の充実等を図り、現行 90 日間の認可に係る標準処理期間を全ての商品について、届出に係る審査期間をそれぞれ 60 日へ短縮すべきである。</p> <p>具体的には、認可の標準処理期間の短縮、届出の審査期間に関しては、不作為義務期間の短縮をそれぞれ行うべきである。</p> <p>なお、上記 に関しては、保険業法改正までの間、同法第 125 条第 2 項の規定を積極的に活用し、届出に係る審査期間の短縮化を図るべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>保険商品の開発から認可・届出、発売までの時間が短縮され、市場環境の変化や顧客ニーズの多様化に応じたタイムリーな商品を提供することが可能となる。併せて保険会社の自己責任に基づく自由かつ機動的な商品開発の実現、商品・価格の独自性・多様性などの進展なども期待できる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>保険業法第 123 条～第 125 条 同施行規則第 83 条、第 246 条</p>		
所 管 官 庁	金融庁	担当課等	監督局保険課

金融・保険・証券	損害保険商品への「ファイル・アンド・ユース（届出使用制）」導入		
規制の現状	<p>保険業法 123 条 2 項に規定される「届出」については、行政による事前審査権が規定されており、実質的に認可制と同様、届出内容を事前に審査し、届出内容の変更・撤回を命じることができる仕組みとなっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 保険契約者保護等の面で問題が少ない損保の企業向け商品等に関しては、届出後直ちに販売が可能となるファイル・アンド・ユース（届出使用制）を導入すべきである。 規制改革推進 3 ヶ年計画（改定）では、ファイル・アンド・ユースの導入について、検討を開始することとされているが、早期に結論を得た上でその導入を図るべきである。</p> <p>（理由） 保険の専門的知識や交渉力を有する企業を顧客とする企業分野の保険については、契約者保護に欠ける怖れが少ないと考えられるが、現行の届出制では実質的にみなし認可となっている。保険会社および契約者の自己責任に基づく多様な商品開発を促進し、多様化する契約ニーズに迅速に応える為にも、届出後直ちにその商品が販売可能となるような体制整備を図るべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	保険業法第 123 条、同第 125 条		
所 管 官 庁	金融庁	担当課等	監督局保険課

金融・保険・証券	損害保険募集における禁止行為の明確化		
規制の現状	損害保険募集における禁止行為の1つとして、保険料の割引割り戻し・特別利益の提供等が保険業法において規定されている。		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>損害保険商品の販売における保険料の割引・割戻し、特別の利益の提供について、殊更規制する必要がある場合には、裁量行政を廃する観点から、その基準を早急に明確化すべきである。</p> <p>規制改革推進3ヵ年計画(改定)では、これまでの事例において蓄積された禁止行為の該当基準について事務ガイドラインの記載をより一層充実させると回答しているが、早期に措置するとともにセーフハーバールールの策定等、明確で予見可能性の高い判断基準の整備を行うべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>保険料の割引割り戻し・特別利益の提供等については、旧募取法の条文が保険業法にそのまま残っているが、損害保険の場合、実質的に当該規制の前提となっていた保険料・代理店手数料が自由化され、今日的な規制目的・保護法益が不明確(不安定)となっている。そのため、損害保険会社に過度の萎縮効果を生じさせ、顧客サービス向上を阻害している。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	保険業法 300 条第 1 項 5 号		
所 管 官 庁	金融庁	担当課等	監督局保険課

エネルギー	放射性輸送物安全確認に関する規制の一元化		
規制の現状	<p>放射性輸送物の安全確認（設計承認、容器承認含む）に関する規制は、輸送モードの違いにより（海外輸送のみ / 事業所以外の陸上輸送を含む）規制体系が異なっており、同じ輸送容器でも、国土交通省及び経済産業省の異なる2省庁で個別に承認を受けている。</p> <p>また、申請資格者が2省庁で異なっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>放射性輸送物の安全確認（設計承認、容器承認含む）に際しては、輸送モードによらない規制体系の一元化が望まれる。</p> <p>特に、申請資格者については、容器の品質管理の観点から統一が望まれる。（容器品質管理者に当たる容器承認申請者が経済産業省は「使用者等（原子炉設置者等）」、国土交通省は「容器所有者」と異なっている）</p> <p>（理由）</p> <p>現行の法体系では、同型、同一の輸送容器の許認可についても2省庁で規制を行っており、輸送モードの違いにより異なる法体系で規制されている（浜岡、志賀の発電所は事業所外運搬が必要）。</p> <p>同型、同一の輸送容器を使用して輸送する場合、準備を含めて申請業務が大幅に合理化できる。また、容器の一元管理が可能になり、容器管理の品質向上に繋がる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>輸送物の安全確認（原子炉等規制法59条の二 / 危規則91条の9）設計承認（所外運搬規則35条 / 海事局長通達*）容器承認（炉規則法59条2 / 危規則91条の9の2）</p> <p>海事局長通達*：危険物船舶運送及び貯蔵規則に基づく放射性輸送物の安全の確認等について</p>		
所 管 官 庁	経済産業省 国土交通省	担当課等	核燃料管理規制課 検査測度課

流通	たばこ小売販売業における許可基準の明確化		
規制の現状	<p>製造たばこの小売販売を行なおうとする者は、営業所ごとに財務大臣の許可を受けなければならない。この場合、財務大臣は、営業所の位置が製造たばこの小売販売業を業として行なうのに不適當である場合及び製造たばこの取扱の予定高が標準に達しない場合等に該当するときは、許可しないことができるとされている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>最寄りたばこ店との距離基準を測定する際、当該営業所はどの環境区分・地域区分に属するかが必ずしも明確ではなく、店舗取得時に許可の可否が予見できない場合がある。行政運営の公正確保と透明性向上を図り、事業者の円滑な事業運営を可能とする観点から、審査基準については、より具体的且つ明確な内容とすべきである。</p> <p>また、許可申請を JT の営業所に提出した後、JT 営業所による調査が行なわれるが、調査実施のタイミングが地域・担当者により異なるので、統一すべきである。例えば、新築店舗の場合、調査実施のタイミングは、 図面段階、 建物完成後、 営業開始前、 来店客数を確認した段階、 等担当者によりまちまちである。</p> <p>(理由)</p> <p>コンビニエンスストアを新規出店する際、たばこ小売販売業の許可取得の可否が予め判断できるようになれば、新規店舗における売上高の精度向上につながり、ひいては過剰な出店競争の低下が促される。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	たばこ事業法施行規則第 20 条		
所 管 官 庁	財務省	担当課等	

流通	医薬品卸売一般販売業の許可取得等に関する規制緩和		
規制の現状	<p>医薬品卸売一般販売業には管理薬剤師の配置義務が課せられており、医薬品を一括的に仕入れグループ企業別に仕分けを行なう単なる中継基地としての中継配送センターにおいても、卸売一般販売業の許可が必要であり、管理薬剤師の常駐、試験室等の設置を必要としている。</p> <p>更には、製造所から顧客へ直送しているため、医薬品を直接取り扱っていない営業所でも、当該医薬品に対する注文の受け付け、顧客への費用請求等、伝票管理を行なっている場合には、卸売一般販売業の許可が必要であり、管理薬剤師の常駐、試験室等の設置を必要としている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>医薬品をグループ各社店舗に配送するため医薬品を一括仕入し、仕分けするだけの中継配送センターに関しては、管理薬剤師の配置や試験室の設置を不要とすべきである。</p> <p>少なくとも、医薬品を直接取り扱っていない営業所については、卸売一般販売業の許可取得を不要とすべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>について 中継配送センターでは医薬品をグループ企業別に仕分けするだけで中継センターには一切医薬品は滞留しない。仕分け過程で、万が一、破損した場合は商品価値を失うことから当然流通経路から除かれ、消費者の手に渡ることはありえない。</p> <p>したがって、中継配送センターにおいては、管理薬剤師については一定の条件を満たす場合には兼務を認めても差し支えないとされているものの、そもそも不要であり、試験室についても必要性はないと考える。</p> <p>について 製造所から医薬品を顧客へ直送している場合、医薬品が営業所を経由していないにもかかわらず、当該営業所についても卸売一般販売業の許可を取得することが必要とされている。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	薬事法 第24条、第26条		
所管官庁	厚生労働省	担当課等	医薬局

通商	機器と一体的に使用される直流電源部の特定電気用品以外への移行		
規制の現状	電気用品安全法では、直流電源装置は、特定電気用品に指定されている。その中には、汎用の直流電源供給装置やバッテリー充電器のみならず、機器用の分離電源部も含まれている。		
要望内容 と要望理由	<p>(要望)</p> <p>機器と一体的に使用される直流電源装置については、電気用品安全法施行令の別表1を改正し、特定電気用品から特定電気用品以外に移行すべきである。本電源部は、製品と一対で販売、使用されるものであり、製品と一体で安全基準への適合性評価が成されるようにすべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>機器と一体的に使用される直流電源装置は、製品の重要な機能部分であり、単独では使用できない。また、分離電源部であっても、安全性を維持する構造はCDラジカセ等の電源内蔵機器と大きな差はなく、特定電気用品に指定する必然性はない。製品全体として適合性検査を受けることで安全性は確保される。</p> <p>国際的にも、機器本体と分離電源部には、同一の技術基準が適用されている。</p> <p>特定電気用品から除外されることにより、行政及び事業者の管理業務の効率化が図られ、コスト削減につながる。さらには、製品価格への還元も可能となる。</p> <p>経済産業省は、同装置について、国内市場に流通し他の電気製品とともに使用される可能性があるとして、電気安全法の対象外とすることは困難である旨の見解を示しているが、実態的に当該事実を証明する明確な根拠は示されておらず、指定は妥当とはいえない。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	電気用品安全法第2条第2項 電気用品安全法施行令第1条の2		
所 管 官 庁	経済産業省	担当課等	製品安全課