

## 2. 運輸・流通分野

<p>運輸・流通(1)</p>	<p>自動車保管場所標章の受領方法の変更</p>
<p>規制の現状</p>	<p>自動車には、自動車の保管場所の確保等に関する法律第6条第1項、第2項に基づき、国家公安委員会規則に定めるところにより、自動車保管場所標章を表示(後部ガラスに貼付)しなければならない。この自動車保管場所標章については、自動車保管場所申請の申請者あるいは申請代理人である自動車販売業者等が直接所轄警察署に出頭し、受理することとされている。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>自動車の保管場所の確保等に関する法律第6条第1項、第2項 自動車の保管場所の確保等に関する法律施行規則第7条</p>
<p>要望内容</p>	<p>警察署長の交付する保管場所標章の受領方法として、ナンバープレートと同時に運輸支局またはナンバープレート交付代行者から一括受領を可能とするか、または警察署から申請者の住所宛に郵送するなど、申請者(申請代理人)が警察署に出頭しなくても受領できる方法とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>申請者が標章を警察署まで取りに行く手間を省くことは、申請者にとって大きな負担軽減になる。 とりわけ、自動車保有関係のワンストップサービス(OSS)では、保管場所証明書情報は電子的に運輸支局等に送信され、申請者が保管場所の確保を記する書面の交付を受けるために出頭する必要がない。標章についても警察署まで受け取りに行く手間を省くことができれば、OSSの利用メリットが大幅に向上する。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>警察庁交通局交通規制課</p>

<p>運輸・流通(2)</p>	<p>自動車の保管場所証明申請時における「所在図」の廃止</p>
<p>規制の現状</p>	<p>自動車の保管場所証明(車庫証明)の申請手続では、申請書に加え、①自動車の保有者が当該申請に係る場所を保管場所として使用する権原を有することを疎明する書面、②当該申請に係る保管場所並びに周囲の建物、空地及び道路を標示した配置図とともに、当該申請に係る使用の本拠の位置並びに当該申請に係る保管場所の付近の道路及び目標となる地物を表示した当該申請に係る場所の所在図(=地図)(以下、「所在図」)の添付が必要とされている。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>自動車の保管場所の確保等に関する法律施行規則第1条2項2号</p>
<p>要望内容</p>	<p>自動車の保管場所証明の申請において、「所在図」の添付は不要とすべきである。  少なくとも、住宅(集合住宅を含む)・事務所や月極駐車場等、住所の表記がなされ、申請書に記載した「自動車の使用の本拠の位置」及び「保管場所(車庫)の位置」により、その所在が容易に分かる場合は、「所在図」の添付は不要とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>自動車の保管場所証明の申請書には、自動車の使用の本拠の位置(自宅、事務所)や保管場所(車庫)の所在地が記載されており、例えば、警察署に設置されている管轄地域の地図(管内地図)を参照すれば、自動車の保管場所が使用の本拠の位置から2km以内の場所に確保されていることの確認が可能であり、現地調査の際にも容易に保管場所に到達可能と考えられる。  また、自動車の保管場所証明については、新車販売台数から想定すると、年間少なくとも500万件以上の申請が行われており、上記要望が実現すれば、この相当数の申請に「所在図(地図)」が不要となり、申請者のコスト削減と省資源につながる。  なお、昨年「所在図が添付されないと、今以上に(現地調査に)時間がかかる」との回答を受けたが、地域が限定されない郵便物や宅配便が住所表記だけで遅滞なく届けられているにも関わらず、地域を管轄する所轄警察署に申請する保管場所証明は、所在図がないと遅滞なく現地に到達できないとする理由が不明である。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>警察庁交通局交通規制課</p>

運輸・流通(3)	自動車盗難対策の強化
規制の現状	インターネットオークション事業者が盗品の申告義務に違反した場合、現在は行政処分や罰則の規定がない。
規制の根拠法令	古物営業法第21条の2、第21条の3
要望内容	<p>インターネットオークションにおける盗品(自動車・カーナビ)の流通を阻止するため、相手方確認を強化するとともに、盗品の申告義務違反に対する行政処分・罰則の規定を設けるべきである。</p> <p>また、インターネットオークションを利用した盗品の出品状況についての警察庁による調査の実施期間と、調査結果を踏まえた盗品等の流通防止の検討時期を明示するとともに、早期に対策を講ずるべきである。</p>
要望理由	<p>インターネットオークションは出品者の匿名性が高く、自動車やカーナビの相当数の盗品が不正に流通していると考えられる。</p> <p>相手方確認を義務化するなどして強化するとともに、盗品の申告義務に違反した場合には行政処分・罰則を科す旨を制度化し、インターネットオークション事業者の責任を重くすれば、インターネットオークションを使った盗品(自動車・カーナビ)の売買への監視が強化され、犯人グループの売却手段を制限することができる。</p> <p>警察庁は「インターネット・オークションにおける盗品等の流通防止については、古物競りあっせん業者に対し、自主的な取組みの検討について働きかけを行っており、現在、検討がなされているものと承知している。また、インターネット・オークションにおける盗品の出品状況、古物競りあっせん業者による出品物の監視等の取組み状況については、引き続き、その実態把握を進めることとしている。」と回答しているが、その具体的な内容が明らかでなく、実質的な進展が見られない。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁 財務省関税局

<p>運輸・流通(4)</p>	<p>利用者利便を最優先した航空自由化政策の推進</p>
<p>規制の現状</p>	<p>2007年5月に策定された「アジア・ゲートウェイ構想」及び「経済財政改革の基本方針2007」において、「首都圏空港については当面、戦略的に活用するとともに、将来の容量拡大等をにらみ、さらに自由化について検討する」と明記されているが、羽田空港においては、空港容量が限られていることを理由に、国際線の発着回数及び就航先は国が制限することになっている。</p> <p>また、国際線の運航にあたっては、二国間での航空交渉によって、予め就航都市、輸送量、就航航空会社といった国家権益の行使範囲を取り決めるのが国際的慣習となっていたが、近年は就航都市、輸送量、就航航空会社などを制限しない「航空自由化(オープンスカイ)」が世界的に進展し、オープンスカイ協定の締結国同士は、都度航空交渉を行うことなく自由に両国間の輸送を行うことができることが一般的化しつつある。</p> <p>我が国では現在、7カ国と航空自由化協定を締結しているものの、首都圏空港は混雑を理由にその対象から除外されており、不十分な内容となっている。混雑空港においても、航空自由化が実現すれば、航空会社は保有する発着枠の中での路線選択の自由度が高まることになり、需要に即した路線の改廃とこれに伴う競争促進による運賃の低廉化といった効果が得られることから、利用者利便は飛躍的に向上するものと期待される。実際に諸外国においても、ニューヨーク(JFK)、シカゴ、ロンドン、パリなど、混雑空港は多数存在するが、いずれも航空自由化の対象からは除外されていない。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>「アジア・ゲートウェイ構想」 「経済財政改革の基本方針2007」</p>
<p>要望内容</p>	<p>羽田空港の再拡張による国際化に際して、国際線の発着回数及び就航先は需要に応じて自由に選択できることとし、国による制限は撤廃するべきである。</p> <p>また、航空自由化協定の締結国をさらに増やすと同時に、現在対象外とされている首都圏空港についても、航空自由化の対象とするべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>羽田空港においては、空港容量が限られていることを理由に、国際線の発着回数及び就航先は国が制限することになっているが、空港容量が限られている中でも需要に応じて発着枠を柔軟に使用し、利用者ニーズに合った路線の見直しを行うことによって利用者利便を向上させることがは可能であり、空港の混雑は発着回数や就航先などの規制の理由にはならない。</p> <p>また、首都圏空港(成田・羽田)は、物理的な容量制約があるために自由な増便ができないことが、航空自由化の対象から外されている理由とされているが、限られた発着枠内でも利用者のニーズに合わせた路線の改廃を行うことにより、競争の促進による運賃の低廉化といった効果は期待できるため、空港の混雑は航空自由化の対象から除外する理由にもならない。</p> <p>実際に、ロンドンのヒースロー空港やニューヨークのジョン・F・ケネディー空港では、物理的な容量は満杯で自由な増便ができない中でも国家の方針として航空自由化を実施しており、前述の効果を挙げている。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省</p>

<p>運輸・流通(5)</p>	<p>羽田空港再国際化後の貨物便運用時間制限の緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>国土交通省航空局国際航空課による「航空自由化工程表 2008」において、2010年拡張後の羽田空港の深夜早朝の「国際定期便」の就航時間について、23時～翌6時に加えて、6時台・22時台についても、成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯(以下、「リレー時間帯」として就航を可能とすることが明記された。文中の「国際定期便」は旅客便を指し、貨物専用便への適用については言及されていない。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>経済財政改革の基本方針2008 航空自由化工程表2008</p>
<p>要望内容</p>	<p>国際旅客便同様、国際貨物専用便についても、リレー時間帯の就航が認められるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>輸出・輸入とも国際貨物需要は首都圏発着が相対的に高く、また深夜・早朝時間帯へのニーズは大きい。そうしたニーズに合致するネットワークを構築することは貨物専用航空会社にとっても重要な施策課題となっており、2010年の首都圏空港24時間化は大きな意味を持つ。 大型貨物機の取卸・搭載作業には、到着後2時間弱を要するため、羽田のリレー時間帯に貨物便を就航できなければ、実質的に23、24時台の出発と4時以降の到着が不可能となる。そのため、需要の高い深夜・早朝帯のサービス提供が制約されるとともに、効率的な機材運用も阻害される。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省総合政策局政策課・航空局国際航空課</p>

<p>運輸・流通(6)</p>	<p>羽田空港における国際ビジネス機発着枠の許可申請期間の短縮【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>現在、国際ビジネス機が羽田空港の発着枠を取得する場合、国土交通省東京航空局東京空港事務所の内規に基づき、発着枠に空きがある場合でも運航日の7日前までに申請を行う必要がある。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>航空法 東京国際空港管理規則</p>
<p>要望内容</p>	<p>国際ビジネス機の羽田空港の発着枠について、許可申請の制限期間をなくし、当日でも発着枠に空きがあれば取得可能とすべきである。少なくとも、発着枠の取得許可申請の締切を現行7日前から大幅に短縮すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>企業活動がグローバル化するなか、海外ではビジネスツールとしてビジネスジェットが積極的に利用されているが、日本では未だ普及が進んでいない。これは、ビジネスジェットの発着許可手続、時間帯、首都圏空港の発着枠をはじめ、ビジネスジェットの利便性確保のための環境が十分整備されていないことが大きい。</p> <p>ビジネスジェットの発着枠について、現状でも、成田、関西、新千歳などでは、発着枠に空きがあれば、国際線、国内線を問わず、当日でも取得が可能である。また、羽田についても、国内線のビジネスジェットについては、発着枠に空きがあれば、当日の取得が可能である。</p> <p>なお、国土交通省「ビジネスジェット利用促進調査」(2008年5月30日)でも、ビジネスジェット利用促進のため必要とされる施策の一つとして、「羽田発着枠7日前申請の短縮」が採り上げられており、「当該申請について3日前までに短縮するよう関係者と調整中」とされている。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局監理部総務課</p>

<p>運輸・流通(7)</p>	<p>特定原産地証明制度における自己証明制度の導入</p>
<p>規制の現状</p>	<p>特定原産地証明制度においては、指定発給機関(商工会議所)に対し、特定原産地証明書の発行申請を行う必要がある。2009年2月に署名された日本・スイス経済連携協定において、初めて自己証明制度が盛り込まれた。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>経済連携協定に基づく特定原産地証明書の発給等に関する法律</p>
<p>要望内容</p>	<p>特定原産地証明制度において、現行の第三者証明方式に加えて自己証明制度を導入することによって申請者がニーズに応じて証明方式を選択できるよう、スイスのみならず、各国・地域とのEPA交渉や既存のEPAの見直しを進めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>EPAの拡大に伴い原産地証明書の発給件数の大幅な増大が見込まれる中、自己証明制度を導入することで、企業の特産地証明費用と時間を大幅に軽減できる。なお、欧米各国においても自己証明制度が採用されている。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>経済産業省貿易経済協力局貿易管理部貿易管理課原産地証明室</p>

<p>運輸・流通(8)</p>	<p>特恵原産地証明の電子発給の容認【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>既存のFTA/EPAにおける第三者証明制度において、特恵原産地証明書の発給手続は電子化されているものの、証明書自体はいまだ紙で発給されている。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>経済連携協定に基づく特定原産地証明書の発給等に関する法律</p>
<p>要望内容</p>	<p>現状、紙で発給・運用されている特恵原産地証明書について、電子的な交付を認めるべきである。 相手国との連携に向けた技術検討や協定変更等に対応する必要がある場合、まずは日本国内の申請者側でのプリントアウトを認める方式を導入するなど、段階的にでも電子発給に向けた措置を進めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>特恵原産地証明書の電子発給により、利用企業側での利便性の向上とスピードアップ、不要コストの削減が可能となり、貿易円滑化や日本輸出産業の競争力強化に資する。 また、ASEAN諸国においてもアセアン・シングル・ウィンドウ等を通じて特恵電子原産地証明の政府間電子連携に向けた検討が進められつつあり、わが国が遅れをとらぬよう、主導的な役割を果たすべきである。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>経済産業省原産地証明室</p>



<p>運輸・流通(9)</p>	<p>休祭日における危険物荷役許可の変更等手続の対応</p>
<p>規制の現状</p>	<p>危険物荷役許可にかかわる船名・油種・棧橋などの変更において、平日は変更可能となっているが、休祭日においては変更手続の受付が限定的である。</p> <p>危険物荷役、移動、輸送許可については、1件毎に港長の許可が必要であり、一度許可された荷役許可でも数量増加、船名変更、荷役日変更等が発生すると、再度許可が必要となっている。現在休祭日等の閉庁時に、荷役許可変更の手続きが発生した場合、申請はできることになっている。ただし、船名・油種・棧橋の変更などについては「変更」ではなく「新規申請」として扱われることから、休祭日の受付が行われない事例がある。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>港則法第4条、第21条、第22条、第23条、第36条の3 港則法施行規則第14条1、第19条</p>
<p>要望内容</p>	<p>危険物荷役許可にかかわる荷役の追加、棧橋の変更、油種・数量変更、船名変更、荷役内容が変わる場合の再着棧について、休祭日での変更手続を受付けるべきである。</p> <p>特に、船名・油種・棧橋の変更については「新規申請」となり、休祭日の受付を行わない事例があることから、「新規申請」についても、全国的に休祭日でも受付けるようにすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>荒天による不荷役や船舶の交換が、休祭日や最大の需要期である年末年始に発生した場合、当該変更や新規の追加が受けられないため、需要地における在庫不足や安定供給への支障が生じる恐れがある。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省海上保安庁航行安全課</p>

運輸・流通(10)	内航海運暫定措置事業の早期解消																																																																															
規制の現状	<p>船腹調整事業の解消に伴い、1998年5月に暫定措置事業が認可された。これにより日本内航海運組合総連合会は船舶を解撤する船主に解撤交付金を支払い、新規に建造する船主は内航総連に建造納付金を納付することとなった。同事業は納・交付金の収支が相償った時点で解消することとなっているが、解撤に対して建造が少なく、期限内(2013年)の事業解消が困難な状況から、2009年1月の日本内航海運組合総連合会理事会において2015年までの事業継続が承認された。</p>																																																																															
規制の根拠法令	内航海運組合法第8条、第12条、第57条																																																																															
要望内容	<p>内航海運暫定措置事業は、公的資金による解消など、できるだけ早期に終了させるべく施策を講じるべきである。</p>																																																																															
要望理由	<p>以下の問題点があり、コスト競争力のある事業者が生まれにくい状況となっている。</p> <p>①計算上は交納付金の収支の目処は立つものの、今後の建造状況の如何によっては、同事業の解消ができないことも考えられる。</p> <p>②新規参入時に多額の納付金が必要なため、コストが高くなり参入の障害となっている。</p> <p>③既存業者のリプレース時も交納付金の差額の納付が必要で、リプレースの障害となっている。</p> <p>現時点での交納付金差額  1998年～2008年1月解撤交付金額 1,230億円(1,868千DWT) 605億円  " 建造納付金額 624億円(801千DWT)</p> <p>2013年以降も建造納付金が必要になれば、船主の建造時負担が大きくなり、当事業の目的である内航海運の活性化が図れない。「海上運送活性化3法案」の付帯決議の中で、「暫定措置事業の円滑かつ着実な実施」がうたわれているが、このままでは抜本的な解決にならない。</p> <table border="1" data-bbox="448 1534 1321 1630"> <caption>暫定措置事業交納付金〈一般貨物船〉</caption> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="10">〈単位：万円／DWT〉</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H10</th> <th>H11</th> <th>H12</th> <th>H13</th> <th>H14</th> <th>H15</th> <th>H16</th> <th>H17</th> <th>H18</th> <th>H19</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>解撤等交付金</td> <td>11.0</td> <td>10.5</td> <td>10.0</td> <td>9.5</td> <td>9.0</td> <td>8.6</td> <td>8.1</td> <td>7.6</td> <td>7.1</td> <td>6.6</td> </tr> <tr> <td>差額</td> <td>+1.5</td> <td></td> <td></td> <td>▶</td> <td>+2.0</td> <td>▶</td> <td>+2.5</td> <td>+3.0</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>建造納付金</td> <td>12.5</td> <td>12.0</td> <td>11.5</td> <td>11.0</td> <td>11.0</td> <td>10.6</td> <td>10.6</td> <td>10.6</td> <td>10.1</td> <td>9.6</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="464 1644 976 1742"> <thead> <tr> <th></th> <th>H20</th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>解撤等交付金</td> <td>6.1</td> <td>5.6</td> <td>5.1</td> <td>4.6</td> <td>4.1</td> </tr> <tr> <td>差額</td> <td>+3.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>▶</td> </tr> <tr> <td>建造納付金</td> <td>9.1</td> <td>8.6</td> <td>8.1</td> <td>7.6</td> <td>7.1</td> </tr> </tbody> </table>		〈単位：万円／DWT〉											H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	解撤等交付金	11.0	10.5	10.0	9.5	9.0	8.6	8.1	7.6	7.1	6.6	差額	+1.5			▶	+2.0	▶	+2.5	+3.0			建造納付金	12.5	12.0	11.5	11.0	11.0	10.6	10.6	10.6	10.1	9.6		H20	H21	H22	H23	H24	解撤等交付金	6.1	5.6	5.1	4.6	4.1	差額	+3.0				▶	建造納付金	9.1	8.6	8.1	7.6	7.1
	〈単位：万円／DWT〉																																																																															
	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19																																																																						
解撤等交付金	11.0	10.5	10.0	9.5	9.0	8.6	8.1	7.6	7.1	6.6																																																																						
差額	+1.5			▶	+2.0	▶	+2.5	+3.0																																																																								
建造納付金	12.5	12.0	11.5	11.0	11.0	10.6	10.6	10.6	10.1	9.6																																																																						
	H20	H21	H22	H23	H24																																																																											
解撤等交付金	6.1	5.6	5.1	4.6	4.1																																																																											
差額	+3.0				▶																																																																											
建造納付金	9.1	8.6	8.1	7.6	7.1																																																																											
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局																																																																															

<p>運輸・流通(11)</p>	<p>保健所の営業許可におけるコンビニエンスストアの施設基準の設定</p>
<p>規制の現状</p>	<p>食品衛生法では、コンビニエンスストア独自の施設基準は定められていない。各都道府県の条例が定める施設基準は異なっており、同一都道府県内でも保健所の営業許可における指導内容が統一されていない場合がある。</p> <p>具体的には、例えば以下の通り、保健所によってコンビニエンスストアは飲食店と同様に取扱われ、カウンター内に手洗いやシンクなどの施設の設置を要求されることがある。また、大型スーパーと同様に、壁、床、天井の仕上げを指定する保健所もある。</p> <p>(1)カウンター内にシンクと手洗いを、お客様には別途お手洗いを設けているにも関わらず、さらに、売り場に手洗いを設けるよう保健所に指導される地域がある。無駄なコストと共にかえって不衛生な現場を生んでいる(新潟県、愛知県、千葉県、宮城県、山形県、福島県等)。</p> <p>(2)カウンター内を厨房とみなし、仕上げを特定のものに指定する保健所があり、無駄なコストが生じている(静岡県、京都市等)。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>食品衛生法第51条、第52条 食品衛生法施行令第35条</p>
<p>要望内容</p>	<p>全国一律に適用される、コンビニエンスストアの施設基準を新たに定めるべきである。</p> <p>具体的には、①カウンターの天井や壁の仕上げを特定のものに指定せず、売場と同じものでよいとすること、②倉庫等に大型冷蔵庫を置かなくてもよいこととするなど、実態に即した施設基準を定めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>コンビニエンスストアの施設基準がないため、飲食店など他の施設基準が適用されている。また、その適用にあたっては、地域によって過剰な負担を求められることがある。</p> <p>コンビニエンスストアのカウンター内における調理及び販売は飲食店よりも露店等に近く、また、コンビニエンスストアは全国に約5万店近くあるという実態を踏まえ、コンビニエンスストアの施設基準を設けて全国一律に適用すべきである。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>厚生労働省医薬食品局食品安全部監視安全課</p>

<p>運輸・流通(12)</p>	<p>クリーニング業における都道府県の衛生措置規制の見直し</p>
<p>規制の現状</p>	<p>都道府県が定める条例及び細則によって、クリーニングの業者が行わなければならない衛生措置が都道府県ごとに異なっている。この結果、コンビニエンスストアがクリーニング取次所を設置するにあたり、全国一律の対応が困難になっている。</p> <p>(具体例)</p> <p>①面積規制  千葉県・埼玉県・茨城県・群馬県:6.6㎡  岐阜県:3.3㎡</p> <p>②隔壁規制  静岡県:食品とは完全に遮断した構造</p> <p>③受け時の内容確認義務  神奈川県:カウンターで数量・内容の確認義務</p> <p>④受付の専用レジ  神奈川県:専用レジでの受付</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>クリーニング業法第3条第3項第6号</p>
<p>要望内容</p>	<p>各都道府県におけるクリーニング業における規制を見直し、クリーニング業の取次所に求められる衛生措置の統一化を図るべきである。具体的には、一定の基準を満たすクリーニングボックスを設置した事業者などについては、隔壁規制以外の衛生措置を適用しない方向でと全国の規則が統一されるよう、技術的助言を示すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>営業面積が制限されたコンビニエンスストアでクリーニング取次サービスを提供しようとした場合、「規制の現状」欄にある①～④の規制が大きな障害となる。東京都では、他商品群と隔離する障壁を設けたクリーニングボックスを設置すれば、コンビニエンスストアの店内で取次ぎサービスを提供することを認めている。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>厚生労働省健康局生活衛生課</p>

<p>運輸・流通(13)</p>	<p>リチウムイオン電池の航空輸送規制【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>国連の危険物輸送に関する規制勧告により、リチウム金属電池およびリチウムイオン電池の航空輸送を対象としたICAO-TIの一部が改定されたことに伴い、「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」が改正され、リチウムイオン電池を輸送禁止物件とされずに輸送するための条件として、リチウム電池を梱包するダンボールに取り扱いラベル(120mm×110mm カラー印字)を2面にまたがることなく貼ることが義務付けられている(2009年1月1日より施行)。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>航空法第86条  航空法施行規則第194条第1項、第2項  航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示  (平成20年12月24日国土交通省告示第1507号)</p> <p>※国際民間航空機関(ICAO)の技術指針(ICAO-TI)リチウム金属電池  およびリチウムイオン電池の輸送規制</p>
<p>要望内容</p>	<p>「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」第14条第4号の5様式に定めるラベルサイズの指定緩和、カラー印刷、ならびに貼り付け面の規制を緩和する(少なくとも複数面にまたがることを認める)。</p>
<p>要望理由</p>	<p>規制に基づき、ラベル製作が必要になったこと(従来は梱包物に直接印刷していた)およびラベルを1面に貼るために梱包物のサイズが大きくなったことにより、コストが増加している。</p> <p>梱包物にリチウム電池が含まれていることは、ラベルがモノクロであったとしても、ラベルサイズが規定サイズより小さくても視認できる程度の大きさであれば、認識できると考えられる。また、ラベルの貼り付け範囲が2面にわたった場合でも、梱包物の内容が告知できる状態であれば、問題は発生しないと考えられる。</p>
<p>制度の所管官庁  及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局技術部運航課</p>

<p>運輸・流通(14)</p>	<p>一般用医薬品のインターネットを含む通信販売規制の見直し【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>改正薬事法施行規則が2009年2月6日に公布(2009年6月1日施行)された。この改正により、旧法下で認められていた郵便その他の方法(郵便、カタログ、チラシ、インターネット等)を通じた大衆薬の販売については、経過措置による一部の例外を除いて第3類医薬品に限定される。</p>
<p>規制の根拠法令</p>	<p>改正薬事法第36条の6 改正薬事法施行規則第15条の4、第142条(準用)、 第159条の14～18 厚生労働省令第114号</p>
<p>要望内容</p>	<p>消費者の利便性と安全の確保の両立を図った上で、第3類以外の一般用医薬品についても広く通信販売が可能となるような提供方法を検討し、薬事法施行規則を再改正すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>2008年11月に公表された「インターネットを含む通信販売による一般用医薬品の販売規制に関する規制改革会議の見解」において、「インターネット販売等に係る規制に該当する箇所をすべて撤回した上で、法治主義原則に則り、店頭での販売方法とのイコールフットイング、公平性を確保したIT時代に相応しい新たなルール整備を早期に行うべき」とされ、その4つの理由が記述されている。</p> <p>【規制改革会議の見解】</p> <p>①薬事法上インターネット販売等を禁止する明示的な規定がなく、省令で当該規制を行うことは法の授權範囲を超えていること</p> <p>②消費者の利便性を阻害すること</p> <p>③地方の中小薬局のビジネスチャンスを制限すること</p> <p>④インターネット販売等が、店頭での販売に比して安全性に劣ることが実証されていないこと</p> <p>※ なお、離島居住者および継続使用者に対する経過措置が定められたが、その範囲は限定的である。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>厚生労働省医薬費食品局総務課</p>