

2-(1)	45 フィートコンテナ等大型貨物の輸送許可制度の創設
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	道路法第47条、車両制限令
要望の具体的内容	<p>45フィートコンテナをはじめ大型貨物の一般公道における陸上輸送が可能となるように包括的な許可制度を創設すべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>わが国の物流に関する国際競争力を強化する観点から、政府の新成長戦略に基づいて、「選択と集中」による国際コンテナ戦略港湾の整備や交通インフラの整備等が進められることとなっている。また、国際的な海上輸送においては、2005年にISOで規格化された45フィートコンテナの利用が拡大し、各国が荷物の積載効率を改善している状況にある。</p> <p>しかし、わが国では、例えば海上コンテナ輸送用トレーラの連結長が16.5mに規制されているため、連結長が17.3mとなる45フィートコンテナを積載したトレーラーは原則として一般公道を通行できず、国内では45フィートコンテナを利用できないため、輸送業の国際競争力が損なわれている。他にも、40フィート背高コンテナや大型貨物の通行できる範囲が制限されている。</p> <p>国際化の流れに合わせて45フィートコンテナや大型貨物の国内陸上輸送を可能とすることで、物流の効率化を通じたコスト削減ならびにCO2削減を達成できるため、国内における45フィートコンテナ等の通行が可能となるよう包括的な許可制度を創設すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(2)	特殊車両通行許可申請の見直し
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	車両制限令
要望の 具体的内容	<p>特殊車両の通行許可は毎年申請するのではなく、一度許可を取得すれば、変更がない限り永続的に有効とすべきである。それが困難な場合は、例えば5年毎に取得すれば済むようにするなど許可期間を長期化すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>トレーラー等の特殊車両は、運航するすべてのルートで毎年、通行許可を取得して運航することが義務付けられているが、変更がない限りは、同じ作業を繰り返すだけになっている。</p> <p>しかも、申請書類の作成にあたっては、行政書士に依頼する必要があり、手数料負担や事務作業負担も大きい。例えば、一般的な製紙工場の場合、車両1台あたりの申請に係る費用は約4万円であり、全体でかなりの負担になっている。</p> <p>状況の変化や車両の変更等がない限りは、一度取得した通行許可の有効期限を長期に認めるべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省

2-(3)	車両総重量の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	車両制限令第3条
要望の 具体的内容	<p>セミトレーラー等の特例8車種以外の車両についても、エアサスペンション使用等の車両構造により、路面を傷めたり、積載物の落下や荷台からのはみ出しが起り難い場合には、特例8車種同様に車両総重量44トンへの引き上げを認めるべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>現在、セミトレーラー等の特例8車種については、サスペンションがエアサスペンションの構造となっているものは路面を傷めないために軸重基準が緩和され、車両総重量が44トンに引き上げられている。</p> <p>しかし、特例8車種以外の車両であっても、同様の車両構造であれば問題が発生しないと考えられるため、一定の条件を満たす場合には、当該車両の車両総重量を引き上げるべきである。</p> <p>その結果、輸送に必要な車両台数も減少して効率化が図れるとともに、CO2排出削減等にも貢献することとなる。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省

2-(4)	電気自動車設置時の電力受給契約の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	電気事業法施行規則
要望の 具体的内容	<p>電気自動車の充電設備を月極駐車場に設置する場合、駐車場事業者の電力受給契約とは別に、電気自動車の使用者とも契約ができるよう、一の需要場所における複数の電力受給契約の締結を可能とすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>電気事業法施行規則に基づき、一の需要場所は一の電力受給契約とされているため、同じ敷地内で電力会社と複数の契約を結ぶことはできない。しかし、電気自動車を月極駐車場に置く場合、充電用の電源設備の設置を駐車場事業者に依頼するとなると、毎月の電気代が増加することから、断られるケースが多い。そのため、電気自動車の使用者が別途電力会社と電力受給契約を行おうとするが、現行規則上は新たな契約ができない状況にある。</p> <p>自社所有の土地・駐車場でしか充電器が設置できないとなれば、電気自動車の利用の普及を妨げる大きな要因となるため、例えば、電気自動車に限定したとしても、複数の電気受給契約が締結できるようにするメリットは大きいと考えられる。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	経済産業省

2-(5)	特殊自動車の運転免許規定の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	<p>道路交通法第85条第2項、同法施行規則第2条  道路運送車両法施行規則第2条(別表第1)</p>
要望の 具体的内容	<p>道路交通法及び同施行規則ならびに道路運送車両法及び同施行規則において、小型特殊自動車の車体の大きさに関する規定を統一するとともに、道路運送車両法施行規則で規定する小型特殊自動車については、普通自動車を運転できる普通免許で運転できるようにすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>道路運送車両法施行規則においては、小型特殊自動車の大きさについては、「長さ4.70m以下、幅1.70m以下、高さ2.80m以下」と定められている。</p> <p>一方、道路交通法施行規則においては、小型特殊自動車の車体の大きさについては、「長さ4.70m以下、幅1.70m以下、高さ2.00m(ヘッドガード、安全キャブ、安全フレームその他これらに類する装置が備えられている自動車で、当該装置を除いた部分の高さが2.00m以下のものにあつては、2.80m)以下」と定められている。</p> <p>そのため、当該装置を除いた部分の高さが2.00mを超えていて、かつ、全体では2.80m以下の高さにある特殊自動車については、道路運送車両法上では小型特殊自動車に分類されるにも関わらず、道路交通法上では大型特殊自動車に分類されてしまい、運転免許を規定している道路交通法に従えば、その運転に当たっては、大型特殊免許が必要となってしまい、実務の現場でも間違いが生じやすい。</p> <p>道路交通法上の小型特殊自動車であれば、普通免許での運転が認められていることから、現場での混乱を避けるためにも、全体としての車体の大きさが2.80m以下(道路運送車両法上の小型特殊自動車)であれば、普通免許での運転を認めるよう、道路交通法上の規定を変更すべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	警察庁交通局

2-(6)	路上パーキングスペースにおけるカーシェアリングステーションの設置
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の 根拠法令	<p>自動車の保管場所の確保等に関する法律  道路法  駐車場法  道路交通法</p>
要望の 具体的内容	<p>CO2の排出抑制に向けた温暖化対策の一環としてもカーシェアリングの普及促進が必要であり、パーキングメーターの設置場所等の道路上においてカーシェアリングの事業運営が可能となるよう、駐車枠の確保や車庫としての利用と認めるべきである。</p> <p>欧米各国では、カーシェアリングが公共交通の一つとして位置付けられ、マイカーによる車の無駄な利用を抑制する政策として導入されている。各国の自治体は、道路上に駐車スペースを確保し、事業者に貸し出しており、日本においても同様の措置を講ずるべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>日本ではこれまで、いわゆる路上での青空駐車を防止する目的で、道路を自動車の保管場所として使用しないように義務付け、道路交通法、道路法、自動車の保管場所の確保等に関する法律が整備されてきた。</p> <p>しかし、現状でパーキングメーターが設置されているような場所であれば、規制の理由には該当しないはずであり、また、カーシェアリングの普及が進めば、違法駐車車両も減少することが予想される。</p> <p>海外の事例として、フランスのパリ市では、自動車への依存度を減らす交通政策の一つとして道路の路側帯を駐車場として整備し、その場所をカーシェアリング事業者に貸し出すことで車両の保有を抑制し、環境負荷低減を図ろうとしている(具体的には、すでに300台を設置済みで、今後1,500台に増やすことを予定している)。</p> <p>こうした規制の緩和は、省庁横断的な対応が必要であり、個々の所管官庁と協議を行っても進展が難しいため、取りまとめの部署を明確化することも必要である。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	警察庁、国土交通省

2-(7)	公共施設におけるカーシェアリングステーションの設置
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	駐車場法
要望の 具体的内容	<p>駅前の公共駐車場や公共施設においてカーシェアリング車両専用の駐車枠を確保し、鉄道等の公共機関と連携した利用の促進を図るための法令を整備すべきである。</p> <p>温暖化対策の一環としてカーシェアリングの普及促進が必要であり、欧米では公共交通の一つとして位置付けられて駅などからの末端交通としてシームレスな移動手段として活用されている。そのため、各国の自治体では、公共駐車場や公共施設にカーシェアリングステーションとなる駐車場所を確保し、事業者に貸し出しており、日本においても同様の措置を可能とすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>日本では、都市計画駐車場は民間企業への貸し出しに制限があり、車庫証明の取得もできないなど、カーシェアリングの貸出ステーションとして利用することができない。</p> <p>一方、海外では、鉄道等公共交通の活性化などの目的から、駅に隣接した公共駐車場に数十台規模のカーシェアリングステーションを設置して末端交通としての機能を確保し、自動車ですべて移動する方法から、鉄道をカーシェアリングを組み合わせた移動方法を奨励している。こうした移動方法は、CO2の排出削減にも効果が高く、各自治体では積極的に公共駐車場をカーシェアリング事業者に貸し出している。</p> <p>わが国においても、CO2の排出抑制や利用者の利便性向上、駐車場保有者である自治体の収益向上等の観点から、公共施設におけるカーシェアリングステーションの設置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

2-(8)	貨物自動車運送事業者によるレンタカー使用期間の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	<p>道路運送法第80条  貨物自動車運送事業法第4条、同施行規則第2条  自動車局長通達、自動車交通局貨物課長通達</p>
要望の具体的内容	<p>貨物自動車運送事業者によるレンタカー使用可能期間について、引越シーズン(3月15日～4月15日)の15日未満のみならず、他の業種の繁忙時期も勘案して、使用期間を拡充すべきである。</p> <p>また、業務の効率化・経営の安定化に向けて、車両事故によるに代車利用等の状況においても、事業者のレンタカー使用が許可されるようにすべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>現状では、人事異動の集中する年度末の輸送力確保のために、貨物自動車運送事業者が3月15日～4月15日の間の15日未満でレンタカーを使用することが認められている。</p> <p>しかし、物流の需要時期が分散する傾向にあり、特に、夏季及び年末年始にかけて、業種によっては車両の確保が困難な状況にある。事業者にとっては、一時的な期間であるため、新車を自ら導入することはコストリスクが大きい。また、年間を通して需要期に合わせて増車をしては、環境問題への影響も大きい。</p> <p>レンタカーの貨物車は、事業用貨物車と同一の点検基準によって点検整備を実施しており、安全面での問題もないと思われる。</p> <p>また、事業者にとっては、事故による修理期間という特別な理由がある場合には、代車としてレンタカーを利用することにより、自らの事業リスクや経営リスクの回避につながるため、経営の安定化にも寄与すると考えられる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車交通局



2-(9)	市街地における貨物車両の作業円滑化
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	駐車場法第4条・第5条、道路法第24条の2、道路交通法第2条
要望の 具体的内容	<p>物流の効率化を図るため、以下の措置を講ずるべきである。</p> <p>1) 貨物車両用の駐車スペースを主要道路に増設する。</p> <p>2) 路上の貨物車両用の駐車スペースには乗用車用の駐車スペースとは異なった料金体系のパーキングメーターを取り付けることにより、一般車両が貨物車両の駐車スペースに駐車しないことを促進する。</p> <p>3) 路上の貨物車両用の駐車スペースをより明確に表示し、そこに駐車する一般車両を取り締まることを可能とする。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>2006年6月の改正道路交通法の施行は、特に市街地において貨物車両用の十分な駐車場の確保がなされる前に行われた。このことは、物流企業が主要都市内において、法を順守しつつ、効率的な物流を確保することを困難にしている。</p> <p>依然として、都市部では駐車スペースの不足がみられ、かつ、貨物車両用の駐車スペースに一般の乗用車が駐車しているケースが多々見られるが、集配業務の効率化のためには、確実に本来目的の貨物車両用の駐車スペースとして利用する必要がある。そのためには、パーキングメーターを一般車両用とは異なるよう設定したり、また、貨物車両用の駐車スペースをさらに分かりやすい表示で示し、民間監視員が貨物車両ではない車両を頻繁に取り締まる等の対策も必要になる。現在は、貨物専用と表示された路上の有料駐車場に、貨物車両以外の車両も料金さえ払えば駐車可能な状況にあるため、改善が必要である。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	警察庁交通局、国土交通省道路局

2-(10)	自動車の保管場所の確保に関する見直し
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の 根拠法令	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条、同施行令第1条
要望の 具体的内容	<p>レンタカー事業の車両は、自家用自動車の範疇に区分されているが、事業の内容に照らせば、業務用車両に近い利用実態と管理レベルが求められている。あわせて、カーシェアリングの浸透など、レンタカー事業は公共交通の一部としての認識も高まっている。</p> <p>そのため、自動車の保管場所の確保に関しては、本拠地から2km以上であっても、運営管理が可能な範囲(例えば5kmや10km)であれば認められるようにすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>レンタカーの拠点(営業所)は、都市部を中心に立地条件の良い駅前や繁華街などに多い。その反面、現行規定では、自動車の保管場所は本拠地から2kmを超えない範囲とされているため、駐車スペースの確保に関しては、駐車場代金が高いなどの厳しい条件で運営しているケースが多い。</p> <p>しかし、レンタカー事業は稼働商売であり、かつ、サービス業としての車両の整備、点検などの安全性については厳しく管理を行っているため、運営管理上、使用の本拠地から2km以上離れていても問題はないと考えられる。</p> <p>レンタカー事業は、カーシェアリングも含めて、自動車の必要な時に必要な時間で利用するという点で、環境対策を担う事業の一つとして位置付けられることから、業務の効率化を推進できるよう、規制を見直すべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	警察庁

2-(11)	港湾計画見直しの迅速化
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	港湾法第3条の3 港則法第8条
要望の 具体的内容	<p>専用岸壁とこれに係留する船舶の大きさ等は港湾計画に登録されているが、その登録値は岸壁建設時(昭和30～50年代)のものである。最近の船舶の大型化の実態にあわせて、港湾管理者が港湾計画の登録値の見直しを迅速に行えるように措置すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>港湾計画は港湾管理者が作成して国土交通大臣に提出することとされているが、計画の変更に係る手続については、関係者との事前調整や資料の作成といった準備期間に時間と労力を要すると思われる。</p> <p>現状では、例えば川崎港や横浜港においては、登録値を超える船舶について事前に管轄の関連行政機関(海上保安庁や港湾管理者)に確認を行っているが、係留の可否が事前には分からず、また、電子申請システム(SEA-NACCS)が利用できない等の弊害も生じている。</p> <p>そのため、船舶の大きさが専用岸壁の登録値を超えていても、実態として過去に何度も接岸実績があり、近傍の船舶交通上の問題も生じていないような場合等においては、必要最小限の確認項目の精査を踏まえて、港湾管理者が迅速に港湾計画を変更できるように手当てすべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省、海上保安庁、港湾管理者

2-(12)	限定近海区域における内航船の航行基準の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	船舶安全法施行規則第1条第7項
要望の 具体的内容	<p>内航船が効率的に航行できるよう、沿海区域の水域について、20海里以内とされている範囲を拡大すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>国際航海に従事しない船舶として、1996年7月に新規に「限定近海船」が規制され、沖縄、八丈島、宮古～襟裳岬間(青森県東海岸沖)が航行可能となった。また、同年12月には、①内浦湾沖、②石巻湾沖、③伊勢湾沖、④紀伊水道、⑤土佐湾沖、⑥豊後水道沖、⑦若狭湾沖の7沿海区域の境界については直線化が実施された。</p> <p>しかし、沿岸資格船については、原則として上記を除いた水域では沿岸から20海里以内の航行を義務付けられており、非効率な航行となっていることから、安全航行の担保できる範囲内(例えば50海里)まで沿海区域を拡大すべきである。</p> <p>20海里が規定された時点と現時点では、船舶電話の進歩(VHF船舶電話→衛星船舶電話)により、沿岸から20海里超のエリアにおいても連絡が途絶えることはなくなったこと、湛航性やレーダー等航海機器の発達によって船舶の性能が向上していること、巡視船の速力等の性能向上や空からの救助体制が整備されたこと等の状況の改善が見られる。</p> <p>なるべく直線に近い航行が可能となれば、航海距離の短縮につながるため、省エネが実現するほか、航海時間自体も短縮されるので、輸送リードタイムの短縮にもつながり、コスト低減等の経済上のメリットも大きい。</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-(13)	瀬戸内海における夜間航行制限の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	海上交通安全法第23条
要望の 具体的内容	<p>全長200m以上の船舶(巨大船)は、備讃瀬戸東、北、南航路及び水島航路等における夜間の航行が禁止されているが、近年の船舶性能の向上、航行援助設備の充実により、大型船といえども基本的な安全性は確保されていることから、巨大船の夜間航行を可能とすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>海上交通安全法第23条を根拠として、全長200m以上の船舶(巨大船)については、備讃瀬戸東、北、南航路及び水島航路等における夜間の航行を禁じ、昼間に航行するよう規制されている。</p> <p>一方、当該地域では、こませ漁船による航路閉塞が発生し、滞船を余儀なくされるなど、船舶の安全な航行が阻害されている。そのため、安全性の低下に加えて、物流の停滞が生じることで、滞船料や操業への影響といった経済的損失をもたらしている。</p> <p>これらを緩和するためにも、巨大船の夜間航行を可能とすることにより、安全性を向上させ、あわせて物流の効率化も図るべきである。例えば、巨大船の場合は、潮流等の関係から昼間は1日に1回しか入航機会がないが、夜間航行が可能になれば入航機会がさらに1回増えるため、大きな効果が期待できる。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省、海上保安庁

2-(14)	日本籍船に搭載する艀装品に関する規制緩和
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、同法施行規則
要望の 具体的内容	<p>日本海事協会に登録する日本籍船(NK船)に搭載する救命設備は日本舶用品検定協会(HK)の承認品に限られているが、IACS(国際船級協会連合)メンバーが承認している製品に関しても、HK承認同等品として搭載を認めるべきである。</p> <p>また、日本籍客船においては、国内法対応としてのJG(日本国船級)と、海外で必要な証書としてNKの二重の船級を取得するしなければならないため、JGとNKの相互承認により、二重船級を解消すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>日本籍NK船、LNG Gas Carrierに搭載している自己点火灯はHK品を搭載しているが、近年のオイルメジャーからの検船で、Gas Carrierに防爆型ではない自己点火灯を搭載していることに対して指摘を受けている。</p> <p>しかし、防爆型自己点火灯はLloyd's Register船級(LR)が承認した品しか存在しておらず、日本船籍で本品を現有するHK承認された非防爆型のものに代えて搭載することは、国内ルール上で認められていない。一方、日本籍以外の船舶には既に防爆型自己点火灯を搭載済みであり、船級のルール上、何も問題が無い状況にある。</p> <p>そのため、現在、日本籍船には、HK承認の「非防爆型自己点火灯」と、承認をうけていない「防爆型自己点火灯」の両方を搭載している。</p> <p>運輸局に確認したところ、当該品搭載許可を得るための手続きをとるよう指示されたが、今後も本件と同様の事象が発生し得る可能性があり、本手続きは外国籍であれば不要な手続きである。</p> <p>したがって、外国籍船同様に本船に搭載する艀装品は、IACSメンバーが承認したものを搭載可能とすべきである。現状では、日本籍であるがために検査対応日数も長引き、ひいてはコストもかかってしまうという状況になっている。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省

2-(15)	日本籍船の増加に向けた船員資格に係る手続きの簡素化
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	船舶職員 小型船舶操縦者法 船員法
要望の 具体的内容	<p>外国の海技資格を有する者を日本船舶に乗り込ませるためには、国土交通大臣が個々の船員の知識及び能力を確認し、承認することとされているが、国際海事機関(IMO)の定める「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)の締約国政府が発給した資格証明を受有している者に対しては承認試験を免除する、もしくは、フィリピンやインドネシア船員に対して認められている方法を他の国・地域にも拡大すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>現在の法令講習・試験制度の下では、締約国資格証明書を持つ外国人に一連の講習・試験を受けさせるために、欧州・インド・東南アジア等の船員居住地から試験実施地への移動と長期滞在が必要となり、船員本人及びそれを雇用する各社の大きな負担となっていることから、日本籍船増加のボトルネックになりつつある。</p> <p>また、乗船期間と試験日との調整が煩雑で、タイムリーな資格取得に至らず、配乗の機会を逸する場面もある。</p> <p>この運用を是正するため、フィリピン、インドネシア船員については、船上における船長承認が認められ、また、試験地に赴く必要がないようテレビシステムを使用する等、改善されつつあるが、今後拡大が予想されるマーケットにおいて、資格を有した船員の奪い合いにより、業界の競争力をそぐ結果となりうることを危惧する。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省海事局

2-(16)	夜間出入港規制の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	港則法第21～23条、第37条第1項 海上交通安全法 大型タンカー及び大型タンカーバースの安全防災対策について(昭和60年8月27日保警安第60号)
要望の具体的内容	<p>港湾における出入港規制は、船舶の沖待ち発生による輸送効率の低下につながることから、安全を大前提にしつつも、LPガス外航船の夜間着離棧を認めるなど、可能な限り制限的でない運用を行うべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>現在、例えば下記の港湾において、夜間出入港が制限されているが、輸送効率の向上や沖待ち時間の最小化による滞船の回避が図れることから、可能な限り制限を撤廃すべきである。</p> <p>&lt;例:呉港、倉敷港、福山港、鹿島港、和歌山港、小倉港、千葉港、室蘭港、名古屋港、神戸港、東播磨(加古川)港&gt;</p> <p>仮に制限を設ける場合であっても、夜間出入港を可能とする具体的な許可基準や設備要件が明示されるべきであり、それによって対応検討の進捗が期待できる。</p> <p>また、例えば川崎港においては、危険物であるジェット燃料やエチレンを含めた石油化学製品タンカーの夜間離棧が許可されているが、LPガス外航船については許可されていないため、荷揚後の船体が軽くなったタンカーが離棧できず、荒天の影響を受けて事故が発生するリスクが高くなっている。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省港湾局、海上保安庁



2-(17)	領海内における外国船舶の荷役待機のための錨泊等の再開
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
要望の 具体的内容	<p>荷役作業は各港の荷役設備を利用して行うが、陸上貨物の残量、天候、荷役作業の制約、船混み等の理由により、本船が所定の港湾に到着しても直ちに荷役が開始されず、場合によっては数日から数週間の待機時間が発生する。</p> <p>輸出入貨物の大部分を占める海上輸送の効率化は、わが国経済の活性化に直接繋がるため、当該船舶の荷役待機を、港の錨地や領海内で実施できるようにすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>実務上は、本船速力と到着予定報告に基づき、荷主が仕向地の到着予定日及び荷役開始日を計画することから、本船は通常航海速力(安全最大速力)で仕向地に向かう。しかし、陸上貨物の残量、船混み等、受け荷主の事情により、その予定の変更が頻繁に発生するため、本船は日本近海に接近しながらもバース待ちを余儀なくされる場合がある。</p> <p>同法が施行される以前は、海上運送法に基づいて届け出る会社が運航する船舶は、荷役待機のための停留や錨泊を港外錨地や領海内で行ってきたが、これによりわが国の保安と秩序を犯すような事例は発生していない。しかし、2008年7月1日の法施行後は、外国籍船の領海内での停留が認められなくなった。</p> <p>これにより、以下の不具合が発生している。①領海外における停留等の場所からバースまで遠距離であり、着棧までに長時間を要するため、荷主の着棧指示を受けてから航行を開始するのでは指示を受けた時刻までに着棧できないケースが発生する。特に、いかなご、こませ網の漁期には航路閉塞の影響を受けて着棧に多大な遅れを生じるケースが有る。②領海外において停留等を行わなければならない場合、乗組員の交代や業者による機器のメンテナンス等が実施できず、着棧時のみでは十分な機器のメンテナンスを行うことができない。③特に、ばら積船については、天候が悪い場合には荷役が中止されるなど、荷主の指示は頻繁に変更される。このため、港近傍でのバース待ちが必須となる。④錨泊でなく領海外で停留等することにより、CO2の排出量が増加する。⑤停留等する場合においては、気象・海象の影響により航路筋、漁場等に接近する場合がある。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省、海上保安庁

2-(18)	ビジネスジェットの利用促進に向けた基盤整備
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	航空法
要望の具体的内容	<p>世界的にビジネスジェットが広く普及している中、わが国においてははまだその活用が進んでいない。国内企業の円滑なビジネス活動を後押しするだけでなく、海外からの受入体制を整備することで、対日投資の促進に寄与すると考えられるため、ビジネスジェットの利用促進に向けた法制度等を整備するなど、施設や手続き面も含めたハード・ソフトの基盤整備を進めるべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>わが国においてビジネスジェットを有償運航する場合、「航空運送事業」として航空法の規定が適用されるため、運行・整備などの面で一般的な大型の定期航空と同様の基準で規制されることとなる。</p> <p>一方、ビジネスジェットの利用が進んでいる米国では、連邦航空法（FAR）において、大型機による定期運送の規定（Part121）とは別に、小型機向けの運航や整備のレベルに応じた合理的な規定（Part135）が設けられている。</p> <p>また、わが国の空港では、物理的な制約等もあり、有償・自家用を含めて、ビジネスジェット利用者を念頭に置いた専用の発着枠・各種施設・CIQ手続き等が整備されていないほか、着陸料等が割高でその支払いが現金でなければ受け付けられないなどの問題もある。そのため、利用者・事業者に過大な負担をかけるばかりでなく、海外のビジネスジェット利用者が来日をとりやめてしてしまうケースも生じている。</p> <p>今後、国内投資促進のためのビジネス環境の整備や来日者数の増加による観光立国推進のため、また、アジア等の成長する経済との連携を深めるという意味からも、ビジネスジェットの利用促進に向けた基盤の整備が重要である。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局

2-(19)	エアゾール製品(スプレー缶)の輸入品検査の簡素化
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	高圧ガス保安法第3条第1項第8号、同施行令第2条第3項第8号 通達「高圧ガス保安法の適用除外となるエアゾール製品等の通関の際における取扱いについて」(平成09・03・27立局第2号)
要望の 具体的内容	<p>輸入品検査試験において一度「適合」となったエアゾール製品をリスト化することで、当該製品を輸入する際、輸入者毎にそれぞれ試験成績書を提出することは不要とすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>日本におけるエアゾール製品は、法規制上の条件を満たした上で、輸入者が「試験成績書」を税関に提出すれば、「高圧ガス」の適用除外として輸入することが可能である。</p> <p>現状では、社団法人日本エアゾール協会に輸入者が検査を依頼し、試験成績書を発行してもらっており、日本で流通している同じ製品であっても、輸入者毎に試験を受け、試験成績書を提出しなければならない。</p> <p>航空機の整備には、整備マニュアルで指定されている製品しか使用できないが、そのほとんどは輸入しなければならない。そのため、同じ製品を他社が輸入している場合に、輸入者が異なれば同じ試験を受けなければならないという必要性は乏しく、適合製品をリスト化することで、試験の重複を避けることができる。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	原子力安全・保安院保安課(旧:通商産業省環境立地局)

2-(20)	リチウムイオン電池の航空輸送規制の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	航空法第86条、同法施行規則第194条第1項及び第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)
要望の 具体的内容	<p>「航空機による爆発物等の輸送基準を定める告示」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し、少なくともラベルが複数面にまたがることを認めるべきである。</p> <p>また、諸外国においても規制が国際基準と調和したものとなるよう、各国との調整を図る必要がある。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>2009年10月にモントリオールで開催された国際民間航空機関(ICAO)会議において、リチウムイオン電池及びリチウムイオン電池の輸送規制に関する技術指針(ICAO-TI)として、「120mm×110mmの現行サイズを105mm×74mmまで縮小する」と採択され、本年11月から国際航空運送協会(IATA)のルールブックでも本内容が反映されることとなった。</p> <p>本件は、昨年の規制改革要望への政府の対応方針として、ICAOの動向を踏まえて検討を図ること、また、輸送の安全確保を前提としつつ合理的な制度が整備されるよう、必要に応じた働きかけを含め積極的に議論に参加することとされており、これを踏まえて、国内においても速やかな対応を図り、リチウムイオン電池の航空輸送規制を見直すべきである。</p> <p>同時に、諸外国においても規制が国際基準と調和したものとなるよう、各国と調整を図る必要がある。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省

2-(21)	屋上ヘリポートにおける給油及び給油施設の設置
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	消防法、危険物の規制に関する政令
要望の具体的内容	ドクターヘリの活用を推進するため、安全対策を講じた上で、屋上ヘリポートにおける給油及び給油施設の設置を可能とすべきである。
規制の現状と要望理由	<p>現状では、屋上ヘリポートにおける給油及びヘリコプター用の給油設備をビルの屋上に設置するは認められていない。しかし、屋上ヘリポート自体の設置基準として、ヘリポートの周囲に溝や消火設備を設けることで、漏洩対策や安全対策を講じていることから、給油を認めることは問題ないと考えられる。</p> <p>特に、急速に全国に広がりつつあるドクターヘリの運航にあたって、病院の屋上等に設置されたヘリポートでは給油が認められないため、わざわざ別の地上リポートに移動して、給油しなければならない。これは、連続出動を要請されても、燃料が無ければ運航出来ないため、ドクターヘリの本来の目的である、重篤な患者が発生した場所に医師と看護師をいち早く派遣し、初期治療を開始することの支障となる恐れがある。</p> <p>一部にドクターヘリの運航で屋上給油施設を設置して実際に運用している例(手稻溪仁会病院、聖隷三方原病院救命救急センター、順天堂大学医学部附属静岡病院)はあるが、これは「少量危険物取扱所」(1日の取扱量が指定数量の1/5以上指定数量未満で、ジェット燃料の指定数量は1,000リットル)の届出により、所轄消防の指導・確認を受けて行っている。ただし、取扱量が少量であるために、1日の運航時間によっては取扱量を超える恐れがある点と、取扱いについては消防本部毎に対応が異なっている点を踏まえると、屋上ヘリポートにおける給油を可能とすべく、合理的かつ安全な方法を確立し、法令等を整備する必要があると考えられる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	総務省、消防庁、国土交通省航空局

2-(22)	航空機給油取扱所の基準見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	消防法、危険物の規制に関する政令、東京都営空港条例第7条
要望の 具体的内容	<p>航空機給油取扱所において、ドラム充填された燃料から、航空機に直接給油する場合の基準を制定することにより、全国統一基準によるドラム缶からの燃料給油を可能とすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>東京ヘリポートの敷地内は、給油取扱所の許可を取っているが、ドラム缶に入った燃料の給油ができず、夜間の緊急飛行があった場合等に燃料業者が到着するまで給油ができないため、運航に支障をきたす恐れがある。</p> <p>また、飛行場以外の給油業者がないヘリポートで給油をする場合、危険物の貯蔵取扱に関して、指定数量以上の危険物を取り扱う(給油する)場合には、運航会社が自社にて、主にドラム充填した燃料を燃料業者から購入し、運送業者によってヘリポートに搬入した上で、自社の有効な危険物取扱者免状を保有する整備士が給油している。この際、所轄消防本部に「危険物給油貯蔵取扱所(航空機給油取扱所等)」の申請を行い、完成検査を受けて許可を得た上で給油ができるようになるため、非常に手間と時間がかかっている。しかも、全国的に統一された基準がないため、所轄の消防毎に判断が異なるケースが多々あり、場合によっては過剰な設備や安全対策を求められるので、高コストな設備が必要となり、業務に支障が出ることもある。</p> <p>これは、消防法における給油取扱所が、ガソリンスタンドの設置基準を基に法整備され、特例のある航空機給油取扱所においても、空港での給油車による給油及びハイドラント(地下配管)システムによる給油方法しか想定されていないためであり、効率よく安全にドラム缶からの航空機への給油が可能となるよう、全国で統一した基準を制定すべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	総務省、消防庁、全国の各自治体消防本部

2-(23)	需要に応じた定期便の経路変更認可・運休届出の迅速処理
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	航空法第109条 航空局長通達空事第307号(平成7年7月3日付)
要望の具体的内容	<p>経路変更や臨時的な運休について、需要に応じた機敏かつ柔軟な配便が可能となるよう、手続きを改善すべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>定期便の経路変更を行う場合、事業計画の変更認可を得るために申請から1～2週間程度を要している。また、臨時的な運休等に関しては、平成7年の局長通達(定期航空路線(国際線)上における臨時的な運休等の取り扱いについて)に準拠した運用となっており、当月の運休分は前月の20日まで、その後決定した当月後半分の運休は当月10日までに国土交通省宛てに届け出ることとされている。</p> <p>特に貨物便の需要は、出発日の2日前程度に判明する傾向があるため、事業計画変更申請の迅速処理や運休届の提出期限が後ろ倒しになれば、当該運航便の経済性を高い精度で検討の上、就航の是非が判断可能となる。このため、公衆の利用を著しく阻害しないこと等の留意事項に十分に対応することを前提として、臨時的な経路変更に関する事業計画の変更認可の処理を迅速化(あるいは事前届出制への移行)するとともに、運休の届出については数日前まででも受付ていただきたい。</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-(24)	定期路線経路上の一地点を目的地とする臨時便の取り扱いの緩和
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109条 航空局長通達空監第10号(昭和41年1月14日付)
要望の 具体的内容	<p>定期航空運送事業者が「臨時便」を運航する場合、その目的空港が当該事業者の定期便経路に含まれていれば「臨時便」と見なすように通達を改正すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>定期航空運送事業者が、突発的に発生する大きな需要に応じて「臨時便」を運航する場合、昭和41年の局長通達(定期航空運送事業者が行う当該事業者の定期航空路線における臨時便の取り扱いについて)に準拠した運用となっており、認可を受けた事業計画での経路に従って終点まで運航するものに限り、「臨時便」の運航が国土交通省宛て届出を行えば都度認可を受けずとも可能となっている。</p> <p>目的空港が当該定期便経路に含まれており、起点における搭載貨物が寄港地までの運送に限られる場合は、終点まで運航しなくても「臨時便」としての運航を認めていただきたい。</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-(25)	東京ヘリポートへの計器進入の設定
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	航空法第96条
要望の 具体的内容	<p>守谷VOR(VHF Omnidirectional Range:超知派全方向式無線標識施設)から松戸付近までの通常時における東京ヘリポートへの北側からの計器進入を新しく設定すべきである。</p> <p>もしくは、守谷VORから下総基地に降下進入するルートを設定し、有視界飛行状態になってから東京ヘリポートに着陸できるように下総基地上空を民間に開放すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>ヘリコプターの発達に伴ってIFR装備機(IFR, Instrument Flight Rules:計器飛行方式)が増えたにも関わらず、現状では、東京ヘリポートまでの通常時の北側からの計器進入が設定されていない。南側には設定があるが、消防ヘリのみで条件付きで可能であるため、ほとんど利用がない。ヘリコプターの安全運航にも資すると考えられる計器進入の利用を拡大すべきである。</p> <p>仮にIFR設定が無理な場合においては、現状では認められていない下総基地上空に降下進入してから東京ヘリポートに着陸することができるよう、下総基地上空を活用すべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省航空局管制保安部保安企画課、防衛省海上自衛隊下総基地

2-(26)	経済連携協定に基づく特定原産地証明書発給の改善
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	経済連携協定に基づく特定原産地証明書発給等に関する法律
要望の 具体的内容	<p>経済対策(2010年9月10日閣議決定)に盛り込まれた「特定原産地証明の電子発給の容認を含めた利便性の向上」(2010年度検討・結論)に関し、特定原産地証明書の申請者側(輸出業者)での印刷を含めた利便性の向上策を極力早期に措置すべきであり、その際には、併せて下記の利便性向上策を講じるべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空出荷等の緊急対応が可能となるよう、特定原産地証明書の発給は即日対応とすべきである。</li> <li>・また、会社登録更新時の登記簿の提出は省略できるようにすべきである。</li> </ul>
規制の現状と 要望理由	<p>既存のFTA/EPAにおける特定原産地証明書の発給申請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。特定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。</p> <p>また、現状では、特定原産地証明書の発給は申請から原則中2日であり、緊急の航空出荷等に対応できないため、申請日に即日発給できるように改善すべきである。あわせて、特定原産地証明書の発給を受けるためには、日本商工会議所に会社登録が必要になり、その際には登記簿の提出が求められている(初回登録時だけでなく、2年毎の更新時にも提出を求められている)現状に関し、登記内容に変更がない限り、初回のみ提出で十分であると考えられるため、提出の省略を認めるべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	経済産業省貿易経済協力局貿易管理課原産地証明室、経済連携課

2-(27)	通関業務の対応柔軟化
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	関税法第98条第1項
要望の具体的内容	<p>開庁時間以外の時間において通関業務を依頼する場合の事前届出を不要とし、岸壁利用や船舶運航の効率化を図るべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>現行規則上、「税関官署の開庁時間以外の時間において、税関の事務のうち政令で定めるものの執行を求めようとする者は、あらかじめその旨を税関長に届け出なければならない」とされており、事前届出が義務付けられている。</p> <p>このため、天候等の影響で本船の動線変更等が急に発生し、日曜日や祝日に急を要する事態になって通関手配が必要となった場合でも、事前届出が提出されていないと対応してもらえないため、通関を月曜日まで待つことになり、着岸や荷役を翌週までずらさなければならなくなる。</p> <p>また、平日の執務時間は8時30分～17時であり、17時以降は臨時開庁で対応しているのが実態であるが、一番忙しい時間帯に臨時開庁の手続きを行わなければならないことになる。</p> <p>岸壁の利用や船舶の運航を効率的に行うためにも、事前届出制を廃止すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

2-(28)	物流の効率化に向けた通関及び検疫業務の改善
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	関税法、検疫法、植物防疫法、家畜伝染予防法、食品衛生法等
要望の具体的内容	<p>国際物流の効率化を図るために、電子化やシングルウィンドウ化の促進を含め、輸出入に係る通関及び検疫手続きの迅速化・簡素化を実現すべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>現状では、空港や港湾における通関及び動物検疫、植物防疫に関する各種の手続きがバラバラに行われており、完全なシングルウィンドウ化は実現していない。また、受付時間が限られていたり、通関や検疫に対応する職員数の不足等の問題から、物流の効率化やスピードアップが図れない。</p> <p>そのため、関係各省や自治体等の関係者が連携して縦割りの弊害を解消し、物流ネットワークの早期整備を通じて、国際競争力の強化を進めるべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省、国土交通省、厚生労働省、農林水産省

2-(29)	都市計画法による用途規制の緩和
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	都市計画法第12条の5第4項 中心市街地の活性化に関する法律
要望の 具体的内容	大規模集客施設の立地可能用途地域の拡充
規制の現状と 要望理由	<p>都市計画法の改正により、大規模商業施設の出店可能用途地域は、改正前の6用途地域(工業地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域)から3用途地域(近隣商業地域、商業地域、準工業地域)へと制限された。</p> <p>都市計画法改正の趣旨は、中心市街地の活性化であるが、これら出店規制が必ずしも中心市街地の活性化には結びついておらず、工業系用地の流動性が低下することで、産業構造の転換を阻害しているのが現状であり、出店規制の緩和を要望する。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省都市・地域整備局都市計画課

2-(30)	大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針における必要駐車台数の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	大規模小売店舗立地法第4条第2項 大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針
要望の 具体的内容	<p>大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針において示されている必要駐車台数の算出式について、店舗の立地条件により採用するピーク率を細分化するなど実態に即した式とすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>大規模小売店舗立地法における基準面積(千平方メートル)を超える大規模小売店舗を出店する際には、大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針において示されている必要駐車台数算出式にて算出した台数を収容できる駐車場の確保が求められている。</p> <p>しかしながら、当該算出式にて用いられているピーク率は、店舗運営の実態に即しておらず、過度な駐車台数が求められ、駐車場設置のための用地取得や、立体駐車場の整備などにおいて、出店コストの増加を招いている。よって、出店地域や規模、業態等により、必要駐車台数の算出にあたって用いるピーク率を細分化するなど、店舗運営の実態に即した駐車台数の確保で出店が可能となるよう見直しを求める。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	経済産業省商務情報政策局商務流通グループ流通政策課

2-(31)	大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針における騒音の評価方法の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	大規模小売店舗立地法第4条第2項 大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針
要望の 具体的内容	大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針における、夜間に発生が見込まれる騒音の評価方法について、大規模小売店舗の運営実態に即した騒音評価基準を新たに設けるべきである。
規制の現状と 要望理由	大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針においては、夜間に見込まれる騒音の評価方法として、「特定工場において発生する騒音の規制に関する基準(昭和43年11月27日通商産業省・厚生省・農林省・運輸省告示第1号)」に示す夜間における基準値が示されているが、当該基準は工場操業時を想定したものであり、大規模小売店舗とは騒音の発生源が異なる。そのため、店舗運営の実態に即した評価ができていない。よって、大型小売店舗用の騒音評価基準を新たに設けることを要望する。
制度の所管官庁 及び担当課	経済産業省商務情報政策局商務流通グループ流通政策課

2-(32)	大規模小売店舗立地法における騒音、交通調査の簡素化
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	大規模小売店舗立地法第5条第1項 大規模小売店舗立地法施行規則第4条第1項、第2項 大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針
要望の 具体的内容	大規模小売店舗法第5条第1項の規定による、大規模小売店舗の新設に係る届出に際して、騒音、交通、廃棄物に係る調査方法を簡素化する。
規制の現状と 要望理由	大規模小売店舗法第5条第1項の規定による、大規模小売店舗の新設に係る届出に際して、騒音、交通、廃棄物に係る調査が必要となるが、調査範囲が広範であり、出店者が独自で調査、届出を行なえるものではない。そのため専門業者への外注が必要となり、出店に係るコスト負担が増加している。よって、調査方法を簡素化し、出店者が独自に調査を行なえるよう調査方法の見直しを求める。
制度の所管官庁 及び担当課	経済産業省商務情報政策局商務流通グループ流通政策課



2-(33)	大規模小売店舗法における建物設置者の取扱いについて
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	大規模小売店舗立地法第5条第1項 大規模小売店舗立地法の解説
要望の 具体的内容	<p>大規模小売店舗立地法第5条における建物設置者について、区分所有者の建物においては、建物の区分所有者等に関する法律第20条の管理所有者、または第25条の管理者をもって、単独で建物設置者となれるようにする。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>大規模小売店舗立地法第5条における建物設置者について、建物が区分所有されている場合、建物の区分所有者等に関する法律第20条の管理所有者や第25条の管理者が建物設置者となれない。よって、開店後相当の年数が経過し、休業等により一部の区分所有者と連絡が途絶えてしまっている場合、大部分の区分所有者が届出を実施したくても、届出が出来ないケースがある。よって、「大規模小売店舗法の解説」(H19年5月)の「各区分所有者は、それぞれ届出しなければならないが、各区分所有者の全員が共同して、又は一部が共同して届出を行うことができる。」という記載の「一部」に、区分所有法による管理所有者や管理者が含まれることを明確にするなどにより、区分所有法における管理所有者や管理者を大店立地法の建物設置者として届出できるようにしていただきたい。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	経済産業省商務情報政策局商務流通グループ流通政策課

2-(34)	大規模小売店舗立地法に基づく届出に際しての手続きの簡素化
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	大規模小売店舗立地法第5条第2項、第6条第3項 大規模小売店舗立地法施行規則第3条第3項、第6条第1項
要望の 具体的内容	大規模小売店舗立地法第5条、第6条に基づく届出について、届出書に添付する資料の様式を全国で統一し、かつ、電子媒体による届出を可能とすることで、手続きを簡素化する。
規制の現状と 要望理由	大規模小売店舗立地法第5条、第6条に基づく届出に際して、届出書に添付する資料が多岐に渡るうえ、運用主体である都道府県において独自の様式が定められており、届出に係る手続きが非常に煩雑である。また、膨大な量となっている届出書類について、運用主体により提出部数が異なり、相当部数用意する必要がある運用主体もあるなど、出店者側の負担が大きい。よって、届出に際して添付する資料の様式を全国で統一し、併せて電子手続きによる届出を可能とすることで、出店手続きを簡素化する。
制度の所管官庁 及び担当課	経済産業省商務情報政策局商務流通グループ流通政策課

2-(35)	大規模小売店舗立地法における説明会開催の周知範囲と方法の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	大規模小売店舗立地法第7条 大規模小売店舗立地法施行規則第11条 大規模小売店舗立地法の解説
要望の 具体的内容	大規模小売店舗立地法第7条による説明会の開催等について、その周知範囲を半径500メートル以内とし、周知方法として回覧板方式による自治会への告知で可とする。
規制の現状と 要望理由	大規模小売店舗立地法第7条の規定による説明会の開催等について、その周知範囲と周知方法は、運用主体である都道府県により指定されている。周知範囲については、店舗規模によりバラツキはあるが、概ね半径1km以遠の範囲とされ、その方法は、新聞折り込みチラシによるものが多い。 大型店舗の出店に際しては、駐車場台数は必要台数を十分確保しており、仮に駐車場入りの車列が発生したとしても、店舗周辺にとどまっておらず、騒音についてもその影響範囲は、近隣周辺地域へ限定されていることから、半径500m程度を周知範囲の基準とし、またその周知方法についても、自治会への告知(回覧板方式)も可とするよう、運用方法の見直し、拡充をお願いしたい。
制度の所管官庁 及び担当課	経済産業省商務情報政策局商務流通グループ流通政策課

2-(36)	大店立地法届出済店舗の届出内容変更時における変更届出要件の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	大規模小売店舗立地法第6条第1項、第2項 大規模小売店舗立地法施行規則
要望の 具体的内容	<p>①大規模小売店舗立地法第6条第1項の規定における、大規模小売店舗において小売業を行う者の変更に関する建物設置者の届出について、キーテナント以外の小規模テナントの変更については軽微変更として、届出対象外とするよう取扱要件を緩和する。</p> <p>②大規模小売店舗立地法第6条第2項の規定における、経済産業省令で定める変更、大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針にて示されている必要駐車台数を確保したうえでの、駐車台数の減少に係る変更を加え、8カ月制限の対象外とする。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>①大規模小売店舗立地法第6条第1項の規定における、大規模小売店舗において小売業を行う者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては代表者の氏名を変更する際には、遅滞なく、その旨を都道府県に届け出なければならないと規定されている。小売業においては、目まぐるしく変化する社会環境や消費マインドをいち早く捉え、消費者のニーズに応じていくことが求められており、大規模小売店舗におけるテナントの変更は頻繁に発生する。よって、変更の都度、変更届出を行なうことは、柔軟な店舗展開を妨げ、結果、周辺住民をはじめとする消費者のニーズにスピーディーに応えることができない。キーテナントの変更が店舗運営に与える影響は大きいことから、キーテナントの変更については従来通り届出対象とするが、それ以外の小規模テナントの変更については、届出要件の対象外とすることを求める。</p> <p>②大規模小売店舗立地法第6条第4項の規定では、第6条第2項の規定にもとづく変更届出を行なった場合、届出の日から8カ月を経過しなければ変更を行なってはならないとされている。そのため、駐車場の利用率が低く、駐車台数を減じたい場合において、大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針において示されている必要駐車台数を確保したうえでの駐車台数の減少であっても、8カ月制限の対象となり、土地賃借料をはじめ、余計なコストが発生している。よって、必要駐車台数の基準を満たしたうえでの駐車台数の減少については、8カ月制限の対象外とすることを求める。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	経済産業省商務情報政策局商務流通グループ流通政策課

2-(37)	市街化調整区域での調剤薬局の開発許可について
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Ⅲ-7-1
要望の 具体的内容	<p>開発許可制度運用指針による市街化調整区域内での開発許可について、医療法で規定する医療施設であるところの調剤薬局について、病院等医療施設の周辺への開設を許可するよう開発許可制度運用指針に明記願いたい。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>市街化調整区域においては、医療施設関係として、医療法第1条の5第1項に規定されている病院、同第2項に規定されている診療所、第2条第1項に規定されている助産所の設置が可能である。しかし、調剤を実施する薬局の記載がないことから、市街化調整区域内の病院、診療所の近隣に調剤薬局を開設できないという状況が発生している。医薬分業をする上において、病院、診療所と調剤薬局が緊密に連携することは必要であり、国民の健康保持に寄与するためにも、市街化調整区域に調剤薬局が開設できるよう開発許可制度運用指針に明記して頂きたい。なお、開発指針許可制度運用指針では、有料老人ホームや介護老人保健施設などが病院と緊密に連携する上でやむを得ない場合において開発を認められている。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省都市・地方整備局都市計画課

2-(38)	医薬品登録販売者制度の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	薬事法第36条 薬事法施行規則第159条の5、第159条の14、第159条の16、第159条の17
要望の 具体的内容	<p>改正省令における以下3点の改正を要望する。</p> <p>①登録販売者受験資格より「実務経験」要件を撤廃する(もしくは、「実務経験」に代えて研修制度による研修修了者にも受験資格を付与する)。</p> <p>②登録販売者の常備配置要件について、テレビ電話などの情報通信の活用による、登録販売者との常時接続による説明・応答可能な環境を整備することで要件適合とする。</p> <p>③販売義務時間(営業時間の1/2以上)の撤廃</p>
規制の現状と 要望理由	<p>現在の登録販売者制度では、満1年以上の実務経験が受験資格にあることから、実質的に1年目からの異業種参入ができず、公平な競争環境となっていない。また、現在の情報通信技術をもってすれば、店頭における登録販売者の常時配備をせずとも、常備配置と同等の医薬品販売環境を整備することができ、既存の医薬品販売業者以外の小売業による医薬品販売業への参入が可能となり、消費者の利便性が向上する。</p> <p>また、販売義務時間の規制については、例えば24時間営業を行なっている小売業の場合、12時間以上の販売義務が課せられることとなり、登録販売者の常備要件と併せると、事実上の医薬品販売ができず、参入規制となっている。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	厚生労働省医薬食品局

2-(39)	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
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	クリーニング業法第3条第3項第6号
要望の 具体的内容	<p>各都道府県における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、①面積規制の撤廃、②隔壁規制の撤廃、③受付時の内容確認義務の撤廃、④受付の専用レジの撤廃、を求める。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>都道府県が定める条例及び細則によって、クリーニングの営業者が行な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> <ul style="list-style-type: none"> <li>①面積規制 <ul style="list-style-type: none"> <li>千葉県・埼玉県・茨城県・群馬県:6.6㎡</li> <li>岐阜県:3.3㎡</li> </ul> </li> <li>②隔壁規制 <ul style="list-style-type: none"> <li>静岡県:食品とは完全に遮断した構造</li> </ul> </li> <li>③受付時の内容確認業務 <ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川県:カウンターで数量・内容の確認業務</li> </ul> </li> <li>④受付の専用レジ <ul style="list-style-type: none"> <li>神奈川県:専用レジでの受付(※セルフ体制自体を認めない規制)</li> </ul> </li> </ul>
制度の所管官庁 及び担当課	厚生労働省健康局生活衛生課

2-(40)	保健所の営業許可におけるコンビニエンスストアへの規制の適用について
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	食品衛生法第51条、第52条 食品衛生法施行令第35条
要望の具体的内容	コンビニエンスストアへの過度な施設基準、規制の適用を改めるべきである。
規制の現状と要望理由	<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。具体的には、例えば以下の通り、保健所によってはコンビニエンスストアは飲食店と同様に取扱いられ、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)カウンター内には、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、売り場に一ヶ所さらに手洗いを設けるように指導がある地域がある。無駄なコストとともに、却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で指定される地区があり、無駄なコストが生じている(静岡県・京都市等)。</p> <p>(3)飲食店営業の許可基準として、原則従業員全員に検便を義務付けており、明らかに行き過ぎである(愛知県)。</p> <p>コンビニエンスストア営業の実態に促した規制内容に改めるべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	厚生労働省医薬食品局食品安全部監視安全課



2-(41)	道路法における車両出入口設置基準について
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24条
要望の 具体的内容	<p>駐車場を設置する小売店舗における車両出入口設置基準について、出入りする車両台数の実態を考慮し、道路管理者による柔軟な基準適用をお願いしたい。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>小売店舗が駐車場を設置する場合の車両出入口設置基準について、出入りする車両台数や車種を考慮した、基準適用の適用をお願いしたい。</p> <p>例えばコンビニエンスストアでは、自家用車の出入りが想定され、切り下げ幅は4メートル以内とされるところが殆どであるが、乗用車以外にも小型貨物車、普通貨物車の出入りが行なわれている。4メートル以内の切り下げ幅では狭く、道路施設や敷地内の構造物への衝突による破損や、駐車場に入れられないための路上駐車等が発生している。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省道路局