

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	45フィートコンテナをはじめとした、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。
規制の現状と要望理由	<p>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に規制されている為、連結長が17.3mになる45フィートコンテナは原則として一般公道を通行できず、国内では45フィートコンテナも利用できない為、輸送業の国際競争力が損なわれている。又、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、物流の効率化やコスト削減、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な包括的な許可制度を創設すべきである。</p> <p>なお、「規制・制度改革に係る方針」(平成23年4月8日閣議決定)において、平成23年度に、45フィートコンテナ運送の全国展開に向けて構造改革特別区域における安全面等の検証を開始することとしているが、早期に検証を行い結論を得るべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(2)	国内輸送におけるISO規格大型海上コンテナの活用 (集配トレーラの通行許可に付される国際貨物限定条件の撤廃)
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47条の2、車両制限令第3条、海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて(平成10年3月31日付通達)、バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて(平成6年9月8日付通達)
要望の具体的内容	<p>通達「海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて(以下、橋梁照査要領)」の国際貨物限定条件を削除し、国際貨物積載時と国内貨物積載時の特殊車両通行許可制度の基準を統一すべきである。</p> <p>これにより、一般産業物資の国内輸送にISO規格大型海上コンテナ(20FT/40FTコンテナ)と内航船輸送網が活用可能となり、物資の大量輸送インフラを整える事ができる。</p>
規制の現状と要望理由	<p>国内各港には、橋梁照査要領に基づき道路通行が許可された海上コンテナ用セミトレーラが多数配備されているが、上記通達により積荷が国際貨物に限定される。この為、当該車両を一般産業物資等の国内輸送に活用する場合には、同一車両、同一経路であっても、通達「バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて」等に基づく再申請が必要となり、かつ、審査基準が異なる為、積荷を5～20%程度減載する必要がある。</p> <p>今後、海外から東日本地域への一般産業物資、復興物資等の供給が見込まれるが、国内産品よりも海外産品の方が、ISO規格大型海上コンテナを活用した低コストでの大量海上輸送が可能であり、国内産業の復興に不利な競争条件となっている。</p> <p>国交省道路局の資料では、車両軸重が増し、道路への悪影響が増す(舗装:軸重4乗比例/橋梁:軸重12乗比例)とあるが、幹線部分を海上輸送する前提に立てば、むしろ道路影響総量は大幅低減できる。</p> <p>本件は、規制・制度改革に係る方針(平成23年4月8日閣議決定)において、平成23年度に調査を開始することとなっているが、国内貨物積載時の特殊車両通行許可制度の基準を統一する方向で早期に結論を得て措置すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(3)	緊急自動車の指定範囲の拡大
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39条 - 道路交通法施行令 第13条
要望の 具体的内容	<p>医療用ガスを緊急輸送する際、緊急自動車の指定を受けられる様に、「道路交通法施行令第13条」を緩和すべきである。</p> <p>現行の緊急車両の指定は、輸血に用いる血液製剤、移植に供する臓器等を輸送する場合と規定されており、医薬品である医療用ガスの緊急輸送は、指定の適用外となっている。</p> <p>しかし、医療用ガスも、血液製剤等と同様に、人命に大きな影響を及ぼしかねないものであり、緊急自動車の指定が受けられる様に、施行令を緩和すべである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>東日本大震災直後の緊急対策として、厚生労働省医政局経済課の要請の元に、警察庁交通局交通規制課から「平成23年東北地方太平洋沖地震に対して医薬品、医療機器等を輸送する車両に対する緊急通行車両確認該章の交付について」が発令された。これを受けて、被災地における緊急対応は迅速に行うことができた。</p> <p>しかし、被災地以外の停電地域においては、この緊急通行車両確認該章は効力が無く、医療施設や在宅患者の緊急対応は、非常に厳しい状況を余儀なくされた。また、平時においても、医療施設から、医療ガスの緊急手配、医療ガス供給設備の不具合等で、緊急要請がある。更に、「在宅酸素療法及び在宅人工呼吸器療法」の患者様においても、緊急に対応しなければならない事例が多々ある。</p> <p>医療用ガスは、供給停止が人命に関わる緊急物資であり、加えて、医療ガスは高圧ガスであるため、その輸送においても、自動車は「高圧ガス保安法」に規定をされた装備が必要とされ、輸送する要員も資格、知識を有する者が就かなければならず、一般の物品輸送とは異なり、緊急時における代用の手当ては困難である。</p> <p>については、医療ガスの輸送についても、緊急時に素早く対応するため、緊急自動車の対象となる様、施行令の緩和をお願いしたい。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	警察庁交通局交通企画課 警察庁交通局交通規制課

2-(4)	緊急通行車両手続きの簡素化等
要望の視点	1.行政手続きの簡素化
規制の根拠法令	災害対策基本法第33条
要望の具体的内容	<p>①有事の際の緊急通行車両手続きを簡素化すべきである。</p> <p>②地方自治体(災害対策本部)や経済産業省 資源エネルギー庁(石油連盟)を含めた「緊急通行車両」の取扱いのルールを策定すべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>①現状、緊急通行車両の確認は、車両単位での「事前登録」が原則となっているが、東日本大震災のような大規模災害の場合、通信事業者の社用車では足りず、レンタカーを借りて物資の輸送を行う場合もあるため、「事前登録」による緊急通行車両の確認を得ることが困難な状況にある。</p> <p>従って、有事の際には、緊急通行車両の確認を簡素な手続きで受けられる制度の構築を要望する。(例えば「通信事業者」等災害時の社会インフラの復旧作業に従事する事業者であればすぐに緊急通行車両の確認を受けられる等)</p> <p>②現状、緊急通行車両の確認を受けることにより、「規制された高速道路の通行」が認められているが、東日本大震災では、これに加え、災害時の対応として自治体により通行止めとなっている地域の通行許可が得られた、重点サービスステーションでの給油を優先的に受けられた等の事例がある。そこで、今後も有事の際には、迅速な通信インフラの復旧のため、同様の対応が確実に受けられるよう、自治体や資源エネルギー庁を含めた、緊急通行車両に対する取扱いルールの策定を要望する。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁

2-(5)	積載制限外積載許可申請に係る手続の簡素化
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	道路交通法
要望の具体的内容	積載制限外積載許可に係る手続を電子化すべきである。
規制の現状と要望理由	積載制限外積載許可申請については、出発地を管轄する警察署長へ書面で申請することとなっている。特殊車両通行許可申請手続同様、積載制限外積載許可申請手続についても電子化し、手続にかかる負担を軽減すべきである。
制度の所管官庁及び担当課	警察庁

2-(6)	車高規制の緩和
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	道路交通法
要望の 具体的内容	<p>指定道路以外で道交法の高さ制限(3.8m)を超えた車両を運転する場合には、車両毎に制限外積載許可申請(許可期間:最長2年)する必要があるが、路線便を運行する場合には、複数車両につき一括申請出来るよう行政手続きを簡素化すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>道交法では、車高制限として指定道路を除く道路は3.8m以下、指定道路(国道等)は4.1m以下と規定されている。また、指定道路を除く道路で車高3.8mを超える車両を運転する場合には、車両保有者が車両毎に制限外積載許可申請する必要がある。</p> <p>一方、路線便は、長期間運行され、運行経路は決まっている。また、車両の諸元等が変わることは少ない。</p> <p>そこで、路線便を運行する場合には、路線便を運行する者が複数の車両に関する制限外積載許可を一括申請できることとし、路線の変更及び車両の廃棄、追加時、諸元等の変更時には変更申請することとする。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省

2-(7)	現金輸送用車両および機械警備警報対応車両への駐車規制の緩和
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	<p>道路交通法第45条第1項  同 第50条の2、第51条、第74条の2等  関係する都道府県公安委員会規則等</p>
要望の具体的内容	<p>警備会社が使用する、現金輸送用車両および機械警備警報対応車両を駐車規制対象除外車両として認めるべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>警備会社が使用する現金輸送用車両および機械警備警報対応車両については、道路交通法による駐車規制の対象となり、駐車禁止区間においては対象施設直近に駐車できないことから離れた場所に駐車している。このため、現金輸送にあつては、積み下ろしする多額の現金を警備員が長い距離持ち運ぶことになり、運搬中に現金を強奪される等の危険が増大する。また、機械警備警報対応の車両にあつては、警報が発生した現場への到着が遅延することにより、盗難、火災等の被害拡大防止に支障が生じる恐れがある。</p> <p>犯罪の誘発または盗難、火災等の被害拡大防止を図ることはもとより、ATM等への現金供給の停止や被害拡大による社会経済機能の麻痺を防ぐためにも、規制の見直しを要望する。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁、都道府県公安委員会

2-(8)	中古自動車の移転等登録のワンストップサービス(OSS)の導入
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	道路運送車両法第12・13・15・16条等
要望の具体的内容	<p>現在10都府県において、新車の新規登録を対象に「自動車保有関係手続きのワンストップサービス(OSS)」システムを整備しており、オンラインでの一括申請や納税が可能になっている。中古車の移転、抹消登録等の登録変更についても同様の拡大を図り、一般消費者や専門業者に迅速かつ容易な手続きが行えるよう環境を整えるべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>中古自動車の移転、抹消等の登録は新旧の所有者、使用者など当事者が多く、ほとんどのケースで紙の印鑑証明書や権利関係の証書が必要とされ、加えて駐車保管場所の申請や車両検査証の変更手続き、リサイクル関係の処理等が様々な手続きが存在している。これら手続きの煩雑さや複雑さが、日本国内における中古車流通拡大の阻害要因になっていると考えられる。昨今のリユース・リサイクルのニーズの高まりから、中古車の登録台数は新車登録台数を上回る状態になってきており、今後も中古車市場の拡大が見込まれることから、消費者や事業者の負担を軽減するため、中古車の登録にかかる一連の手続きの簡素化や電子登録申請化等、一層の改善が必要と考える。</p> <p>なお、欧米市場において、中古車流通が新車登録を大幅に上回っている要因のひとつとして、この一連の事務手続きの負荷が小さいことが考えられる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁 国土交通省



2-(9)	中古並行輸入車の走行距離の表示
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	道路運送車両法第30条等
要望の具体的内容	<p>自動車検査登録制度について、中古並行輸入車の輸入時の初回車両検査登録時に、走行距離の記載の制度化を進め、規定の書面に走行距離等の記載を義務付けさせる。また、中古並行輸入車の自動車検査証に、外国における初年度登録時や走行距離の記載をすべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>国内の中古車流通は、走行距離管理システム、自動車検査証への車検時の走行距離記載により、メータ巻き戻しなどの不正を発見しやすい環境が整っている。</p> <p>しかし、中古並行輸入車に関しては、国内における初回車両検査登録時に走行距離の記載がないため、その後の流通過程において、メーターの改竄などの不正な取扱いがなされる危険性が高いと言える。これを防止するための方策として、検査登録書類等にその時の走行距離を記載することを義務化していただきたい。但し、そもそも中古車並行輸入車は、海外においてメータ巻き戻しなどの不正やメータ交換など走行距離の信憑性を問う履歴がないため、記載には注記等を付す必要があると思われる。仮に入国時の走行距離を「仮」、「不明」、「メータ交換歴あり」等記載した場合、その後の国内における2回目以降の車両検査登録時以降の走行距離表示はどう推移したのか等、自動車検査証に表記するなどの工夫が必要である。</p> <p>また、同様に中古並行輸入車の自動車検査証記載の初年度登録は現在、輸入時の初回の車両検査時のものであるが、実際の初年度登録とは異なっている。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁 国土交通省

2-(10)	営業用トラックの車検期間延長
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	道路運送車両法第48条(定期点検整備)、58条(自動車の検査及び自動車検査証)、61条(自動車検査証の有効期間)
要望の具体的内容	<p>営業用トラックにおける自動車検査証の有効期間を、8トン以上・未満の区分無く、自家用自動車と同様に「初回3年、以降2年」に改めるべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>車両総重量8トン以上の営業用トラックにおける自動車検査証の有効期間は初回の車検を含め、一律1年(8トン未満は初回のみ2年間)となっている。</p> <p>しかし、①技術革新を背景に、営業用トラックの性能や品質が飛躍的に向上していることに加え、国土交通省令の定めにより3カ月毎の定期点検整備が義務化されている。②道路整備の充実に加え、速度規制や拘束時間への対応強化等の時代環境の変化に伴い、従来に比べエンジンへの負荷軽減環境が進んでいる。③労働人口減少と環境問題を背景とした鉄道輸送や船輸送へのモーダルシフトが進む中で、営業用トラックの走行距離が短縮化されている等、トラックの安全性が高まっていることから、車検期間を延長すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(11)	港湾計画変更の迅速化
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	港湾法第三条の3
要望の具体的内容	<p>鉄鋼製品は輸出シフトを深めており、特に韓国、中国等との競争力強化には、輸出バースの拡大が急務であることから、プライベートバースの浚渫等、港湾計画の変更に関わるような工事を迅速に進める必要がある。そのために、審議過程の簡素化を進め、短期間での実行可否判断ができる仕組み(例:地方自治体への権限委譲等)を構築していただきたい。</p>
規制の現状と要望理由	<p>港湾計画の変更にあたっては、港湾管理者である都道府県の港湾課が計画し、地方港湾審議会での審議を経て、国土交通省の交通政策審議会で審議される。しかし計画の変更には数年かかる場合もあり、また企業合理化促進法に基づく補助金の申請等まで含めると、長時間を要する事業となっている。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省港湾局

2-(12)	日本籍旅客船船舶検査の緩和
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、同法施行規則
要望の具体的内容	<p>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(日本海事協会)の二重の船級を取得しなければならない。現状、JGとNKでの船舶検査の原則や手続きが異なる部分があり、このため、検査等に対応日数が長引きコストも増加する状況にある。JGとNKの相互承認により、JG検査からNK船級への権限委譲し、検査内容の簡素化、船舶検査の緩和をすべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>船舶及び設備は、国又は登録船級協会の行う船舶検査にて基準適合性を確認することとなっている。旅客船には不特定多数の一般人が乗船するゆえに、国際的にも貨物船と比較し厳しい技術基準が課されている。日本籍旅客船においては、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(日本海事協会)の二重の船級を取得するしなければならないが、現状、JGとNKでの船舶検査の原則や手続きが異なる部分があり、例えば、JG検査は費用のかかる乾ドックを毎年要求しているなど、国際基準を超えた日本独自の規制にて検査対応日数も長引き、入渠日数の増加によるコストも増加する状況になっている。JG検査からNK船級への権限委譲し、検査内容の簡素化、船舶検査の緩和をお願いしたい。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(13)	船舶部材の国際規格の導入（国際船級間の相互承認）
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上に搭載する、救命ボート、救命ジャケット、消火ホース等の救命設備や防火装置、航海用具など各船舶部材については日本舶用品検定協会(HK)の承認品に限られている。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>
規制の現状と 要望理由	<p>世界に20を超える船級協会がそれぞれに規定の制定や認証の作業を個別に実施しており、国際的な組織として国際船級協会連合(IACS-International Association of Classification Societies)に加盟の船級協会で、世界の90%の船の認証及び登録を実施されているが、船舶に使用される船舶部材に関しても、各国の船級規格の対応が必要である。船級協会間では他の船級協会の実施した試験データの同一内容の部分は承認はするが、規格要求や基準値が各船級規格で異なるゆえ、現在相互認証は行っておらず、そのため、要求のある船級規格への対応が必要となっている。</p> <p>日本海事協会に登録する日本籍船上に搭載する、救命ボート、救命ジャケット、消火ホース等救命設備を始め、焼却炉や各船舶部材については日本舶用品検定協会(HK)の承認品に限られている。よって、世界中で使用されている海外メーカーの船舶装備品が、日本での認証を取得していない理由で日本籍船で使用不可能な場合があり、そのため同じメーカーの同じ製品であっても、日本独自の規制が、世界標準と細々とした点で差異があり、日本籍船向けに割高になったり、また客室改装等の妨げになるケースが生じている。外国籍船同様に本船に搭載する船舶部材は、IACSメンバーが承認した製品を、HK承認同等品として搭載可能と認めて頂きたい。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省

2-(14)	船舶職員法と船員法における定員基準の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	船舶職員法 施行令別表 船員法69条、70条(航海当直基準含む)
要望の 具体的内容	<p>下記設備の設置等を条件に、機関部の職員を推進機関の出力750KW～2000KWの場合、5級海技士(機関)1名とすべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①操舵室からの主機関の回転数・逆転制御、非常停止装置</li> <li>②主機関重大異常時の自動停止装置(過速度、潤滑油圧力低下)</li> <li>③機関室監視警報盤</li> <li>④各部位自動温度調節弁(主機冷却清水出口、主機関潤滑油入口、発電機関冷却清水出口等)</li> <li>⑤断続運転を要する補機の自動発停装置(主空気圧圧縮機、A重油移送ポンプ)</li> </ul>
規制の現状と 要望理由	<p>現在、機関部の職員は推進機関の出力750KW～1500KWの場合、5級及び6級海技士(機関)2名の乗員が義務付けられている。平成18年4月より緩和措置として甲板部職員との兼務が認められたが、甲板部と機関部の資格を両方保有する職員は少ないのが実態で、緩和措置によるメリットを享受し得る状況に無い。</p> <p>実際のところ、750KW未満(G/T199クラス)と750以上2000KW未満(G/T499・699クラス)では機関操作上の差異はない。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省・海事局

2-(15)	米国、欧州等先進国との乗員資格、飛行模擬装置、整備施設等に関する相互承認の推進
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17条、29条
要望の具体的内容	<p>米国、欧州等先進国との乗員資格、飛行模擬装置、整備施設等に関する相互承認を推進すべきである。2009年4月に米国との間で航空安全協定(BASA)を締結し、航空機の耐空性分野における相互認証が可能となっており、この協定を乗員資格、飛行模擬装置、整備施設等にも拡大すべきである。また、同様に欧州についても、航空安全協定を早期に締結すべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>米国や欧州等の先進国で承認された乗員資格、飛行模擬装置、整備施設等について、国内においても別途承認を得る検査や手続きが必要となっており、航空会社は、これら検査、手続きの重複のために費用と時間を掛けなければならない。航空会社の国際競争力強化のために、他国で承認されたものを日本との間で相互に認証することで、手続きの迅速化、費用の削減をすべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局安全部

2-(16)	国内航空運賃の自由化
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	航空法105条
要望の具体的内容	国内航空運賃設定における運用上の規制廃止による自由化を徹底すべきである。
規制の現状と要望理由	<p>日米オープンスカイ実施に合わせ、航空法上は認可制となっている国際線運賃は、昨年10月29日より実質的に自由化された。</p> <p>一方、本来届出制度である国内線運賃については、プロモーション的な割引運賃の制限や運賃設定に関する新規航空会社優遇など、運用上の諸規制が存在し、本邦航空会社による自由な運賃競争が阻害される要因となっている。離島航空路や地方航空路といった所謂生活路線維持のために、一定の公的な関与は必要といえようが、国内線運賃に関わる基本的な方向性として、自由化の徹底による更なる競争環境の整備により、利用者利便の向上や航空需要の増進による地域活性化等を実現すべきである。</p> <p>なお、本件については、「規制・制度改革に関する分科会第二次報告書」(平成23年7月21日)において、「各府省と合意に至らなかった項目及び東日本大震災のため継続協議とした項目」に分類されているが、「規制・制度改革に関する分科会中間とりまとめ」(平成23年1月26日)にそって調整を進め早期に措置すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局事業課



2-(17)	航空機製造事業法の適用基準の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	航空機製造事業法
要望の具体的内容	<p>航空会社の分社子会社が国土交通大臣の認定を受けた事業場(認定事業場)で、親会社から受託したものについては、航空会社の自家修理扱いと同様、航空機製造事業法の適用除外を要望する。</p>
規制の現状と要望理由	<p>航空法第19条により、航空運送事業の用に供する航空機の使用者は、当該航空機について整備又は改造をする場合には、国土交通大臣の認定を受けた事業場(認定事業場)で整備又は改造等を行わねば、当該航空機を使用できない。また、航空機製造事業法第2条の2により、航空機等の製造又は修理を行う場合には、経済産業省令で定める軽微な修理や航空運送事業者等が自家修理を行う場合を除き、工場ごとに、経済産業大臣の許可を受けなければならない、施設・設備の新增設・廃止を行う場合にも、経済産業大臣への申請・届出が必要となる。</p> <p>このため、航空会社は自社機の修理を実施しても自家修理扱いとなり航空機製造事業法の適用を受けないが、航空会社以外の関連会社等が、航空会社から航空機や装備品の整備を受託する場合、経済産業省主管の「航空機製造事業法」の適用を受ける。</p> <p>航空会社の分社子会社の事業場が国土交通大臣の認定を受けている場合、当該認定事業場については、本来航空運送事業者が実施していた整備管理業務も実施しており、実体的には運送事業者機能を持った認定事業場であり、航空会社と一体不可分であるので、親会社からの受託した部分については、航空会社の自家修理扱いと同様、航空機製造事業法の適用除外として頂きたい。</p> <p>なお、航空会社の分社子会社で国土交通大臣の認定事業場である場合には、航空機製造事業法の許可基準を満たしていると考えられることから、同法の適用除外についても問題は無いと考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	経済産業省製造産業局航空機武器宇宙産業課

2-(18)	海外における航空機搭載無線装置借用基準の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	電波法施行規則第10条、電波法施行規則第11条の5第2号、電波法告示第87号第4項3、電波法告示第221号
要望の具体的内容	<p>海外で不作動となった無線装置については、昭和51年発効の電波法公示により海外での借用品の使用が可能なものもあるが、衛星通信装置などは公示に含まれておらず借用品の使用ができない。一方、現行法に基づき運用する場合、借用する可能性のある不特定多数の海外他社保有無線装置について検査を受け総務省へ登録し、さらに当該機器の廃棄・追加をタイムリーに把握することは不可能であることから現実的方法ではない。地上との確実な通信に寄与するよう法や公示の改正を要望する。</p>
規制の現状と要望理由	<p>電波法施行規則第10条、別表第一号の三「許可を要しない工事設計の軽微な事項」の第21項「その他総務大臣が別に工事する工事設計」に関する、告示87号第4項3、電波法施行規則第11条の五、告示221号によると、外国にある航空機のHF(短波)/VHF(超短波)等の無線装置について、当該無線装置の取替えに関し例外措置(海外で借用し搭載できる)が設定されている。</p> <p>しかし、航空機搭載衛星通信無線装置については、法、告示に含まれていない為、海外での不具合発生時に借用が出来ない。衛星通信装置は双発機による180分を超える長距離進出運航の必要装備ともなっており、不具合で借用出来ない場合は陸地近くを航行しなければならないため、飛行時間や消費燃料の増大に繋がる。通信手段としてはHFなどがあるが、飛行ルートによってはHFでの情報入手に時間がかかる、音声が不明瞭である等の問題がある。海外で借用可能となった場合、衛星通信の使用により運航乗務員の負担軽減、より確実な通信の維持、消費燃料削減、飛行時間短縮が図られ、結果として安全性、経済性、利便性の向上に繋がる。なお、衛星通信装置は1台当たり約2,000万円以上と非常に高価な装置であり各海外就航地に配備するには多大なるコストが必要である。また、不特定多数の他航空会社の無線装置を予め登録し、かつその廃棄・追加配備をタイムリーに把握することは困難である。以上の理由により航空機搭載の衛星通信装置について海外での借用が可能になるよう法や公示の改正を要望する。</p> <p>なお、他の借用する航空機部品同様、借用元は国際民間航空機関加盟国の承認した航空運送事業者、又は航空機及び部品の製造メーカーであり、借用時に領収検査にて品質を確認のうえ使用する為、借用品の品質は担保される。</p>
制度の所管官庁及び担当課	総務省 無線通信部 衛星移動通信課

2-(19)	AEO事業者に対する輸出の事後届出制
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	関税法第67条の2、第70条
要望の具体的内容	AEO事業者に対して、輸出の事後申告を認めるべきである。
規制の現状と要望理由	<p>現在、輸出に際しては事前申告となっているが、特に航空便の場合、工場出荷から航空便への貨物搭載まで短時間での作業が強いられており、過度な負担となっている。また、税関の執務時間外においては、例えば日・祝日に申告を行なおうとする場合、事前の臨時開庁申請を行なう必要がある。輸出入手続の円滑化による産業競争力強化の観点からも、AEO事業者に対しては、輸出の事後届出を認め、輸出に係るリードタイムの短縮、また輸出申告に伴う負担を軽減すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

2-(20)	AEO特定輸出者を対象とした輸出事前許可申請手続の簡略化
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	輸出貿易管理令
要望の具体的内容	<p>中国等の新興国への輸出事前許可申請に際し、コンプライアンス上優れると認められたAEO特定輸出者には、リスト規制貨物の輸出手続を簡素化するため、一般包括許可の適用対象を拡大すべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>一般包括許可制度では、一定の条件で、リスト規制貨物を個別許可によらずに輸出することが認められている。現状では、輸出先国と輸出貨物のマトリックスで、一般包括許可の適用対象が決められている。しかし、例えば中国のような新興国については、輸出製品に拘わらず、大半の製品については、一般包括許可が適用できず、個別許可申請が必要であり、多くのリードタイムが発生している。その改善方法の1つとして、AEO輸出者には、一般包括許可の範囲を拡大し、個別許可申請を減らすべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	経済産業省

2-(21)	帳簿書類の電子的保存に係る要件の見直しおよび手続の簡素化
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	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 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
要望の具体的内容	<p>①AEO事業者については、輸出入通関に係る書類の電子的保存に際して、電子署名、タイムスタンプを不要とすべきである。</p> <p>②AEO事業者については、輸出入通関に係る書類の電子的保存に係る承認の申請に際して、電子計算機及びプログラムの概要(電子計算機の名称、設置場所、媒体の種類等)を記載した申請書の添付を不要とすべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>現在、輸出入者等に義務付けられている書類の保存については、紙、もしくはデータで保存することとされている。ただし、データ保存の場合は、予め税関への承認申請が必要であるが、申請の際、電子計算機の名称、内容、設置場所、媒体の種類等詳細な事項を記載した申請書の添付が求められている。また、電磁的保存については、電磁的記録の記録事項に対して電子署名およびタイムスタンプを付すことが求められている。</p> <p>輸出入申告書などは通関業者より紙で返却されることが多く、イメージ(データ)保存が適しているが、電磁的保存に係るこうした要件により、実現が難しく、紙での保管を余儀なくされており、費用削減ができない。</p> <p>したがって、コンプライアンスおよびセキュリティについて優れていると認められているAEO事業者については、書類の電磁的保存についても自主管理のもと適正な管理を行なっていることとし、承認申請における電子機器の名称およびプログラムの概要の申請、および電磁的記録の記録事項への電子署名、タイムスタンプを不要とすべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国税庁

2-(22)	帳簿書類の保存期間の短縮
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	通関業法施行令第8条
要望の具体的内容	通関業に関する書類の保存期間を1年とすべきである。
規制の現状と要望理由	現在、通関業に関する書類の保存期間は3年となっているが、書類の保存にあたり、場所および工数が必要であることから、保存期間を短縮し、1年とすべきである。
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

2-(23)	通関申告先官署の自由化
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
要望の具体的内容	NACCSを利用した電子申告を前提として、同一税関内における申告先の税関官署を自由化すべきである。
規制の現状と要望理由	わが国の輸出入申告は、貨物の蔵置場所に応じて、それぞれを管轄する税関官署に申告する必要があるが、輸出入手続の効率化に向け、NACCSによる電子申告を前提として、同一税関内における通関申告先官署を自由化すべきである。
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

2-(24)	不開港へのNACCSシステムの適用
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	関税法第2条第1項
要望の具体的内容	不開港においても、NACCSシステムが利用できるようにする。
規制の現状と要望理由	<p>入出港時の手続は、NACCSシステムにより迅速かつ円滑に行えるようになった。しかしながら、不開港においては、NACCSシステムの利用ができない。不開港であっても、入港届、輸出入申告通関などが実施されている実態があることから、NACCSシステムの不開港「錨待ちポイント」への適用をお願いしたい。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局



2-(25)	複数の保税蔵置場を一括した保税蔵置場として許可する要件の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	関税法基本通達42-9
要望の 具体的内容	<p>輸入ナフサの保税タンク等で、複数の保税蔵置場を一括した保税蔵置場とし、一括で在庫管理を行える制度(1許可)を活用すれば、地域の企業間で所有する遊休タンクを組み合わせることで合理化を図り、コンビナートの競争力を強化できる。しかし関税法基本通達42-9により、同制度は地続きの保税蔵置場でなければ認められず、隣接した企業どうしでしか活用できない。同制度の要件は本来、厳正な在庫管理と税務手続きが行われるシステムの構築であるので、地続きでなくとも1許可を受けられるようにすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由	<p>複数の保税蔵置場を一括した保税蔵置場として許可(1許可)してもらうための要件は、現在、関税法基本通達42-9で定められている。より具体的には、税関の取締上、支障のない保税蔵置場の管理の仕組みを整え、かつ、以下のいずれかを満たす必要がある。そのため、実質的に隣接した企業間でしか利用できない。</p> <p>①申請に係る蔵置場が、申請者の所有又は管理する場所の同一構内にある建設物その他の施設であり、申請者が同一の蔵置場として管理するものであるとき。</p> <p>②申請に係る蔵置場のある場所が、申請者の所有又は管理するもので、公道等の設置、その他やむを得ない理由により分割されているが、申請者が同一の蔵置場として管理するものであるとき。</p> <p>石油化学工業等の国際競争力を強化するには、社内外で活用可能な資産を最大限活用する必要がある。従って、隣接していない(=地続きでなく飛び地となっている)企業間でも、税関の取締上、支障のない蔵置場の管理方法が構築できていると認められる場合には、保税蔵置場の1許可を認めて頂きたい。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	財務省関税局

2-(26)	保稅船用重油の包括承認申告に関する運用の緩和
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	関税法第23条第1項 関税法施行令第21条の2第1項 関税法基本通達23-2(2)
要望の具体的内容	<p>保稅船用重油(以下、バンカー)について、包括承認申告の制度が真に活用されるよう、その条件を緩和すべきである。</p> <p>具体的には、包括承認の申告書を提出する際、申告対象は「積み込もうとする船舶等の所有者又は管理者ごと」でなければならないとされている条件を取り外し、「積み込もうとする者ごと」(サプライヤーごと)の申告で構わないこととし、いわゆる「ミルクラン(巡回供給)」方式を容認すべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>平成17年4月の通達改正により、外国貨物である船用品の積み込みの包括承認申告(1か月分)にあたっては、過去の実績等を勘案して算定した数量を申告して差し支えないこととなった。しかしながら、「積み込もうとする船舶等の所有者又は管理者ごとに」申告書を提出しなければならない点は依然緩和されておらず、結局従来どおり補油1回ごとの申告となっているのが現状で、当該制度は十分活用されていない。</p> <p>毎日補油先の会社ごとに申告を行うことは手続きが煩雑かつ非効率であるだけでなく、バージ(艀)の運航コストも嵩む。例えば、小口数量のために1,000KL型バージが出動した場合、補油先に対し割増運賃が恒常的に課せられる。バンカー販売は、常に海外市場との比較に晒されており、こうした非効率性により国際競争力は劣ってしまう。また、次のような内航船業界の抱える問題を鑑みると、外航海運会社として安定供給に懸念を抱かざるを得ない。1)バンカー用バージ：隻数(特に500-1,000KL型)の減少(中古船市場における日本籍船の人気)、船齢高齢化、新造船建造の停滞(船価高、船台不足)。2)内航船員：船員数の減少(低賃金、いわゆる3K職場の敬遠)、船員の高齢化、若年層・後継者不足による将来の船員不足。3)バージオペレーター：1)、2)による廃業のおそれ。</p> <p>海外で多く採用されているミルクラン方式が認められれば、補油及び申告手続きが大幅に効率化されるとともに、バージ稼働率が上がり、競争力向上により外航船需要の拡大等も期待できる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

2-(27)	大規模小売店舗に対する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すべきである。
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、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-(28)	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> <p>また、届出済の駐車台数を減らす場合、運用主体である自治体によっては、同指針で算出した駐車台数を上回る台数の確保を求めるケースもあるため、こうした運用の見直しを求める。</p>
規制の現状と 要望理由	<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台数の算出式で用いられるピーク率は一律14.4%となっているが、店舗の立地条件によりピーク率は異なるものであり、各店舗の実態に即していない。</p> <p>その結果、必要以上の駐車台数が求められ、駐車場設置の用地取得や立体駐車場の整備など、出店コストの増加を招いている。</p> <p>したがって、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し、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にすべきである。</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-(29)	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	<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」では、夜間（都道府県知事が定める：概ね午後11時～翌午前6時）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則に関する基準（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。</p> <p>同指針には、建物設置者は「騒音の測定場所において適用される「特定工場において発生する騒音の規則に関する基準」に示す夜間における基準値を尊重し、合理的かつ適切な対応策の範囲内において基準値を超えないように努めるものとする。」と明記されており、騒音調査の結果、同基準値を超える場合は、騒音防止対策（防音壁の設置、閉店時刻の繰り上げなど）を講じ、同基準値以下にするよう配慮する必要がある。</p> <p>しかしながら、同基準は工場操業時を想定したものであり、騒音の発生源が異なる大規模小売店舗においては、店舗運営の実態に即した評価ができないものである。</p> <p>したがって、大規模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。</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-(30)	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2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 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 運用主体(自治体)が定める大規模小売店舗の運用に関する要綱
要望の具体的内容	<p>①新設届出における事前協議・交通協議を短期化すべきである。</p> <p>②新設および変更届出に際して届出書に添付する資料を削減すべきである。</p> <p>③変更届出における8ヶ月制限適用対象項目の運用を柔軟にすべきである。</p>
規制の現状と要望理由	<p>①大規模小売店舗立地法第5条に基づき、新設の届出を行なうにあたり、届出までの事前協議・交通協議が長期化している。そのため、計画段階から開店までに1年半以上を要するケースも多く、事業計画の見通しが立たない状況である。よって、事前協議・交通協議に要する期間を短縮すべきである。</p> <p>②大規模小売店舗立地法第5条、および第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、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及び部数を全国で統一するとともに、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べきである。</p> <p>③大規模小売店舗立地法第6条に基づく変更届出について、大規模小売店舗立地法施行規則第3条第1項が定める項目に係る変更の場合、8ヶ月制限の適用対象となるが、変更内容の環境への影響度合を勘案した運用とすべきである。例えば、駐輪場の位置を変更する場合、8ヶ月制限の対象となり、届出後8ヶ月経過するまで開店できない。法律では、第8条第5項において、4ヶ月の意見募集を経て、意見が無い旨をを通知したときは、8ヶ月制限が解除されるとしているが、都道府県によっては、本規定を全く活用していないところもあることから、本規定の積極的な活用を指導すべきである。</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)	医薬品登録販売者制度の見直し
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	<ul style="list-style-type: none"> <li>①薬事法第36条</li> <li>②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</li> <li>③薬局並びに店舗販売業及び配置販売業の業務を行う体制を定める省令(体制省令)第2条第1項</li> </ul>
要望の具体的内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>①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技術の活用による、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を条件として要件適合とする。</li> <li>②販売義務時間(営業時間の1/2以上)の撤廃。</li> <li>③登録販売者試験の受験資格における「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)。</li> </ul>
規制の現状と要望理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>①登録販売者は店舗販売業営業時間中は常駐配置義務があり、登録販売者不在時の顧客の緊急需要に応えられない実態がある。 ⇒第2類及び第3類医薬品は、当該医薬品販売時における当該医薬品の情報提供は義務化されていない。顧客より相談があった場合は説明義務が有るものの、情報通信技術を用いて即座に顧客の質問に回答できるシステムを構築・導入すれば、登録販売者常駐配置と同等の環境を整えられることとなり、登録販売者不在時の顧客の緊急な販売要請に応えられる。</li> <li>②薬局並びに店舗販売業及び配置販売業の業務を行う体制を定める省令第2条第1項の定めにより、医薬品販売義務時間の規定(一般用医薬品を販売授与する営業時間の一週間の総和が、店舗自体の営業時間の一週間の総和の1/2以上であること)が存在する。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。</li> <li>③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。</li> </ul>
制度の所管官庁及び担当課	厚生労働省医薬食品局

2-(32)	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
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	改正薬事法第36条の5、6 改正薬事法施行規則第15条の4・第142条(準用)、第159条の15、16 薬事法施行規則等の一部を改正する省令 附則第23条～第28条 薬事法施行規則等の一部を改正する省令の一部を改正する省令
要望の具体的内容	一刻も早く安全かつ平等に医薬品を供給するための制度設計について科学的根拠に基づく議論を開始し、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、所要の法令整備を早急に図るべきである。
規制の現状と要望理由	<p>2009年6月に施行された厚生労働省が定める省令により、従来適法に行なわれていた一般用医薬品の通信販売は、「対面の原則」のもと全面的に禁止された。一般用医薬品が通信販売で購入できなくなったことにより、健康の維持や体調管理に不安を訴える切実な声が事業者にも多数寄せられており、販売継続を求める署名も150万を超えている。国民の健康の維持を図る観点からは、全ての国民に平等に安全に医薬品が届けられることが前提であり、今後も増え続ける買い物弱者対策の観点からも、インターネットをはじめ、消費者にとって利便性が高い通信販売を含めたかたちで供給体制を構築すべきである。</p> <p>なお、本件については、規制・制度改革に係る追加方針(平成23年7月22日閣議決定)において「安全性を確保する具体的な要件の設定を前提に、第三類医薬品以外の薬局・薬店による郵便等販売、及びその他の工夫も含め、当面の合理的な規制の在り方について検討し、可能な限り、早期に結論を得る。」とされているが、平成23年度中に結論を得ることを目指して、検討を急ぐべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	厚生労働省医薬食品局総務課



2-(33)	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>クリーニング業法の第3条第3項第6号「其他都道府県が条例で定める必要な措置」により、都道府県により措置の差が生じている。 各都道府県におけるクリーニング業に係る規制を見直し、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、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、である。</p>
規制の現状と要望理由	<p>①面積規制 千葉県・埼玉県・茨城県・群馬県:6.6㎡以上 岐阜県:3.3㎡以上 ②隔壁規制 静岡県:食品とは完全に遮断した構造 ③受け付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 ④受付の専用レジ 神奈川県:専用レジでの受付</p> <p>営業面積が制限された店舗でクリーニング取次サービスを提供しようとした場合、上記①～④の規制が大きな障害となっている。全国チェーンとして全国一律での対応が困難な状況となり、また新規業態の参入にも弊害となっている。 なお、東京都ではBOX型の受付にて取次サービスを提供することを認めている。</p> <p>以前に、各都道府県で条例で定めるべきとの回答を頂いておりますが、地域性を考慮する必要のない部分については、国で事業の実態に即した基準を策定すべきである。</p>
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-(34)	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
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、コンビニエンスストアとしての施設基準を設けるべきである。
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。現状の保健所の施設基準は、コンビニエンスストアを飲食店として扱っている為に、レストランや喫茶店と同等の施設を求められている。具体的には、以下の通りである。</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、売場にさらにもう一箇所、手洗いを設けるよう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、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。(静岡県等)</p> <p>③愛知県では、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、明らかに錯誤していると思われます。</p> <p>以前に、各都道府県で条例を定めるべきとの回答を頂いていますが、地域性を考慮する必要のない部分もあり、国でコンビニエンスストアの営業の実態に即した基準を策定すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	厚生労働省医薬品局食品安全部監視安全課 各都道府県食品衛生課 市町村保健所