

2-(1)	緊急通行車両手続きの簡素化
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76条第1項 災害対策基本法施行令第33条第1項
要望の具体的内容	大規模かつ広範囲にわたる災害の際の緊急通行車両手続きを簡素化すべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>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かつ広範囲にわたる災害の場合、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こともあるため、「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ようにすべきである。</p> <p>※例1: 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。</p> <p>※例2: 被災地に支援物資を運搬する小売り事業者に対して、緊急通行車両許可証を一括交付する。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁、総務省

2-(2)	緊急通行車両への優先給油に係るルールの策定
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	
要望の具体的内容	<p>経済産業省 資源エネルギー庁や地方自治体(災害対策本部)を含め、「緊急通行車両」への優先給油に係るルールを策定すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>災害対策基本法では、緊急通行車両確認を受けることにより、通行を禁止または制限された道路の通行が可能となっている。東日本大震災では、これに加え、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事例がある。そこで、今後も、大規模かつ広範囲にわたる災害時には、同様の対応が確実に受けられるよう、資源エネルギー庁や地方自治体を含めた、緊急通行車両への優先給油に係るルールの策定を要望する。</p> <p>なお、緊急通行車両への優先給油については、『『国民の声』規制・制度改革集中受付に提出された提案等への対処方針』(平成24年4月3日閣議決定)において「自家発電設備導入等による災害対応能力を強化したSSの整備を進めつつ、災害の状況等を踏まえ、当該SSに対して災害時に緊急車両への優先給油の要請を、必要に応じて行うことのできる体制の整備を、地方自治体とも連携して行う。(平成23年度以降順次措置)」とされている。閣議決定に従い、確実に措置すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	経済産業省 資源エネルギー庁

2-(3)	トラック、トレーラーの車検期間延長
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、58条、61条
要望の具体的内容	<p>①車両総重量8トン以上のトラック・トレーラーの自動車検査証の有効期間を「初回2年」とすべきである。</p> <p>②車両総重量8トン未満のトラックについては、2回目以降の車検有効期間を2年とすべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>車両総重量8トン以上のトラック、トレーラー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-(4)	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>内航船が燃料の消費やリードタイムの面で、より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等	<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」が規定され、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を比べると、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、堪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、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> <p>本件については、規制・制度改革における方針(平成23年4月8日閣議決定)において、沿海区域の部分的な拡大について平成23年度検討開始、平成24年度結論とされているところであるが、関係者の要望をしっかりと反映させる形で検討を進めるべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局安全基準課

2-(5)	限定近海船の船舶料理士資格の緩和
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	船員法第80条 船舶料理士に関する省令
要望の具体的内容	1000GT以上の限定近海船に限り、沿海船同様に船舶料理士資格船員の乗船義務を不要とすべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>船舶料理士に関する省令第1条により、遠洋もしくは近海区域を航行する1000GT以上の船舶については、船舶料理士資格を持つ船員の最低1名以上の乗船が義務付けられている。このことから限定近海船（近海区域を航行区域とする船舶のうち本邦の周辺の水域のみを航行する船舶）においても船舶料理士有資格者を乗船させている。</p> <p>海員学校の司厨・事務課が廃止され、また船舶料理士取得のための外部講習会も殆ど開催されなくなるなか、同資格を新たに取得する船員が減少していることから、引きとめ(下船退社阻止)に苦慮しているのが現状である。今後は同資格を有する船員の確保が更に難しくなることが想定される。</p> <p>そもそも、限定近海区域は、沿海区域を航行する船舶の大型化、航海設備の進歩等によって、ある程度沿岸から離れて航行しても比較的容易に船舶の安全性を確保することができるようになったことに伴い追加された区分である。航行区域は本邦の周辺の水域のみに限定され、船舶料理士資格者の乗船義務のない沿海船と作業の違いもないことから、近海区域を航行区域とする船舶のうち限定近海船に限り、沿海船と同様に船舶料理士資格者を不要とすべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省、法務省

2-(6)	瀬戸内海航路における航路内通行規定の緩和
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	海上交通安全法第4条
要望の具体的内容	<p>海上交通安全法第4条において、巨大船(LOA200m以上の船)は特定の海域において航路内を通行することが義務付けられている。しかし、瀬戸内海では伝統漁法である「こませ網漁」により航路が閉塞し、船舶の航行が妨げられる事態がしばしば発生している。</p> <p>海上交通安全法第4条を見直し、漁労船を回避する為にやむを得ない場合は航路外の航行を認め、この状況を解決すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>海上交通安全法第4条では、巨大船(LOA200m以上の船)は特定の海域において航路内を通行することが義務付けられている。しかし、瀬戸内海地域では伝統的な定置網漁の一種である「こませ網漁」が行われており、漁の最盛期には設置された漁網により航路が閉塞し、船舶の航行が妨げられる事態が度々発生している。</p> <p>こませ網漁により航路を閉塞することで、船舶の航行が出来ず荷役のため「沖待ち」を強いられる船が発生するとともに、荷主の企業が用船社に対し滞船料を要求されている。日本水崎案内人連合会Webページによると、平成21年度は合計79隻の船舶がこませ網漁の影響により運航調整を強いられる。また、平成22年2月22日付 中国新聞朝刊によると、香川県内に工場を持つ企業各社は、平成21年度に合計約1億2000万円の滞船料を用船社に支払うこととなったと伝えている。</p> <p>現在、瀬戸内海中央にある水島港は港湾法により国際バルク戦略港に指定されている。しかし、こませ網漁による航路閉塞問題が今後も解決されないならば、水島港は韓国(釜山港)や中国(上海港)といった海外の大規模ハブ港に対抗していくことは難しいと考えられる。</p> <p>この問題を解決するために海上交通安全法第4条を見直し、漁労船を回避する為にやむを得ない場合は航路外の航行を認める必要があると考える。</p> <p>こうした取り組みを通じて、瀬戸内海地域の漁業と流通の共存を図り、水島港を国際戦略港として発展させていくことができると考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	海上保安庁 交通部

2-(7)	東京国際空港の発着枠における規制値の緩和
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	国土交通省通達「東京国際空港における発着調整基準に係る運用基準」、「東京国際空港の発着枠の利用について」、「東京国際空港における発着調整基準に係る運用基準」等
要望の具体的内容	東京国際空港の国際ハブ空港としての機能強化に向けて、発着枠に設けられている規制値を緩和すべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>東京国際空港の発着枠については、以下の通り各種の規制値が設けられている。</p> <p>(a) 1時間あたりの発着便数(出発方面別にも便数規制あり) (b) 15分あたりの発着便数 (c) 5分あたりの発着便数</p> <p>各規制値は管制処理能力を踏まえて定められており、定時運航に寄与しているものである。しかし、スライディングスケール(運用方向別の滑走路処理容量算定シミュレーション)の導入・深化等により規制値を部分的に緩和できる余地が残されている。</p> <p>規制値の緩和により、利用者の使いやすい時間帯にダイヤを設定できる。また、機材繰りに余裕ができ定時運航に寄与するといった効果が期待できることから、国際ハブ空港としての機能強化にも資するものである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局

2-(8)	地方空港等における出入国手続きの利便性向上
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	財務省設置法第4条 法務省設置法第4条 厚生労働省設置法第4条 農林水産省設置法第4条
要望の具体的内容	<p>出入国手続き(CIQ)の合理化については、「規制・制度改革に係る方針」(平成23年4月8日閣議決定)を踏まえた対応が検討されているところであるが、これらに加え、係員が常駐していない地方空港・港について、CIQ業務の一元化や地方自治体等への権限委譲などにより、CIQの利便性を向上させるべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>出入国手続き(CIQ)については、税関(Custom)は財務省、出入国管理(Immigration)は法務省、検疫(Quarantine)は厚生労働省・農林水産省が管轄している。ただし、国際線の定期便がない、あるいは少ない地方空港・港には、これらの係員が常駐していないため、便の到着にあわせて、それぞれの係員を派遣している。</p> <p>一方、これらの地方空港等においては、派遣可能な人員、時間等には限りがあるため、国際線発着時刻が左右されたり、CIQ手続きに長時間を要するケースが散見される。</p> <p>CIQ業務の一元化(省庁間連携)、あるいは地方自治体等への権限委譲を行うことなどにより、より迅速かつ柔軟にCIQを行うなどが期待され、利便性が向上する。その結果、より多くの国際線を地方空港・港で受け入れることが可能となり、海外からの観光需要の獲得にも資することにつながる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局 法務省入国管理局 厚生労働省医薬食品局 農林水産省消費・安全局

2-(9)	輸出通関申告先官署の自由化
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	関税法
要望の具体的内容	<p>AEOの承認を受けた特定輸出者輸出申告については、NACCS(輸出入・港湾関連情報処理システム)を利用した電子申告を前提として、申告先の税関官署を自由化すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>わが国の輸出入申告は、貨物の蔵置場所を管轄する税関官署に申告することになっている。その理由は、昨年度の本要望に対する回答によれば「税関では、不正輸出入の防止等の適正通関を確保しつつ、効率的な輸入手続及び迅速な通関を実現するために、通常、貨物が置かれている場所を所轄する税関官署で申告を受け、輸出入者から提出された関係書類を含む申告書に基づいて審査・検査を一連の作業として行っています」とのことであった。</p> <p>これに対し、AEO(特定輸出者)は、セキュリティ管理を含め関税法に係る社内コンプライアンス管理を認定された輸出者であることから、保税地域以外の地域から申告でき、許可を受けることができる。すなわち、保税地域以外の地域で既に許可を得ることができるので、事実上検査を受けることがない運用となっている。したがって審査・検査を理由として申告先官署を指定する必然性はない。</p> <p>米国や英国での輸出申告は、AEO等特別に認定された事業者だけでなく、一般の輸出者でも、国内いずれの場所からであっても、電子申告システム(米国ではAES、英国ではCHIEF)を利用して申告するという簡素な手続き制度となっており、貨物蔵置場所に結び付けられた個別官署に申告するというにはなっていない。</p> <p>輸出手続の円滑化、AEOのベネフィット向上のためにも、特定輸出者には、NACCS申告を前提として申告先の税関官署を自由化すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

2-(10)	輸入海上コンテナ揚地変更手続きの要件緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	関税法第15条
要望の具体的内容	<p>輸入海上コンテナの揚地変更を行う際、税関への積荷目録(輸入マニフェスト)報告期限を「入港する時までに報告」に緩和すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>関税法第15条が改正され、2007年2月1日より一部積地を除き本邦入港24時間前までに、積荷目録(輸入マニフェスト)を所轄税関に事前報告することが義務付けられた。</p> <p>しかし、輸入海上コンテナが積まれた本船が荒天影響などで、本邦寄港地の順序を変更もしくは抜港を決定した場合、荷主はコンテナの揚港を変更し輸入貨物を速やかに引き取りたいというニーズがあるものの、本船の寄港予定情報の入手が遅れた場合や、船舶会社との調整に時間を要した場合には、期限までの事前報告ができず揚地変更が不可能となる。</p> <p>輸入貨物が生産用部品の場合には、生産拠点への納期遅延が生産遅延を引き起こし、ひいては完成品の販売機会損失を招くリスクがある。このため、報告期限を「入港する時までに報告」に緩和するべきである。</p> <p>2014年3月に実施が予定されている出港前報告制度により、積荷目録(輸入マニフェスト)の事前報告は海外港での出港24時間前となることも踏まえて、本要望については早急に実現すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

2-(11)	航空貨物の国際線航空機への直接機移しの承認
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21条
要望の具体的内容	国内線航空機から国際線航空機への航空貨物の直接機移しを可能とするよう要望する。
規制の現状と要望理由等	<p>国内他空港にて輸出許可を受け、国内線で出発空港まで保税運送される貨物については、出発空港において保税上屋に一旦必ず搬入することが求められている</p> <p>地方発着需要をはじめとする顧客利便性を向上させ、羽田空港のハブ機能を強化する観点から、国内線航空機から国際線航空機への直接機移しを可能とするよう要望する。</p> <p>成田空港では、国内線航空機で保税運送された輸出貨物について、国際線航空機との接続時間が短い場合に限り、税関に願書を提出し、一定の条件が満たされていることを前提に、保税上屋で行うべき貨物確認を航空機側で実施する運営が行われているが、こうした運営によらず直接機移しが可能となるよう規制を緩和するよう要望する。</p> <p>発着枠の拡大によって今後さらに直接機移しのニーズが高まる羽田空港においては、少なくとも成田空港と同様の取り扱いを実施すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

2-(12)	貨物管理責任者の要件見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	関税法、関税法基本通達
要望の具体的内容	<p>関税法基本通達において定めることが規定されている「貨物管理責任者」は、保税地域の被許可者の従業員であることが要件となっているが、保税業務を委託している場合においては、この要件に受託会社の従業員を加えるよう要望する。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>関税法基本通達34の2-11(2)において、保税業務を委託する場合の「貨物管理責任者」は保税地域の被許可者の従業員であって、保税業務の受託者が行う保税業務に実質的に関与し責任を全うできる体制にあることと定められている。</p> <p>2006年の労働安全衛生法改正に伴う運営全面委託業務の拡大によって、油槽所は委託事業所が大半になってきていることから、受託会社の従業員も貨物管理責任者の範囲に含めるよう要望する。</p> <p>貨物管理責任者を業務委託先の従業員とした場合でも、オンラインシステム等により、被許可者において入出荷数量の把握・管理が可能となっているため、本業務の遂行には支障がない。また、被許可者が事業所を定期的に監査することで、責任を全うする体制も確保できる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省、各税関

2-(13)	検疫対象輸入航空貨物の空港外施設における取扱いの緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	家畜伝染病予防法 第38条、第40条 植物防疫法 第6条、第8条
要望の具体的内容	<p>検疫検査対象の輸入貨物は、空港での輸入処理が必須となっているため、空港内貨物施設の混雑の一因となっている。空港内に所在する輸入共同上屋が、直接運営または委託運営している空港外貨物施設のうち、空港に近接している指定保税上屋について、空港内貨物施設の補完的一体の施設とみなし、検疫対象貨物(検査前)の空港内外の施設間の相互移動および、輸入処理を認めることにより、国際物流の円滑化を図るべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>出発地にて荷主手配によりコンテナ単位に積付けられた貨物は、物流円滑化の観点からは、到着空港においてもコンテナ状態で荷受人に引き取られ、荷受人手配の保税蔵置場に移動した後、解体・突合・輸入申告処理されることが望ましい。しかし、貨物に1件でも要検疫貨物が含まれている場合、「飛行場で輸入すること」との要件により、空港外の貨物施設での取扱いが規制されている。</p> <p>関税法上は申告前の輸入貨物を空港外保税蔵置場に持ち出す運用が可能であり、空港内の混雑緩和を目的として税関側もそれを後押しする方向にある。しかし、要検疫貨物が含まれる場合は、他法令により空港外施設への持出しが認められていない。</p> <p>この取扱いについて、空港に近接した指定保税上屋に限り、一定の条件のもとで持ち出しを認めることにより、空港内貨物施設への一極集中による停滞を回避し、物流の円滑化を図るべきである。</p> <p>現状関税法上空港外での処理が可能な貨物で、検疫要件にて空港内で処理されているコンテナ単位の輸入貨物は、成田空港輸入貨物量の10%程度存在すると推定される。これら貨物について空港外施設での取扱いを可能とする事で、空港内施設の混雑を緩和し、物流の円滑化を図ることが期待できる。</p> <p>今後予定される成田空港の年間30万回発着に向けた貨物量増加も視野に入れ、取り組みを検討すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	農林水産省 大臣官房 政策課

2-(14)	再輸出免税適用時の輸入申告における審査の簡素化
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	関税定率法第17条第1項(再輸出免税)
要望の具体的内容	<p>再輸出免税制度の使用を前提として輸入申告した場合、現在はすべて「区分2(書類審査扱い)」の審査結果を受けている。このため、AEO認定事業者(特例輸入者)に対しては審査の簡素化、もしくは「区分1(簡易審査扱い)」とすべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>NACCS(輸出入・港湾関連情報処理システム)で輸入申告し、審査結果が「区分2(書類審査扱い)」となった場合、申告税関に通関書類を提出し審査を受ける必要がある。その際、輸入申告許可に時間を要し、速やかな輸入貨物の引き取りが行えない場合がある。輸入貨物が生産用部品の場合、生産拠点への納期遅延が生産遅延を引き起こし、ひいては完成品の販売機会損失を招く可能性が生じる。また「区分2」への通関業者の対応が、委託業務工数の増加を招き、通関代行手数料(輸入諸掛)の増加を引き起こす可能性がある。</p> <p>こうしたリスクを軽減し、AEO認定事業者(特例輸入者)のメリットを増すためにも、再輸出免税適用時の輸入申告における審査の簡素化を図るべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

2-(15)	蔵置業務統括責任者の要件見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	揮発油税法、揮発油税法基本通達
要望の具体的内容	<p>揮発油税法基本通達において、未納税蔵置場を指定する場合、「蔵置業務を統括する責任者」は、製造業者の従業員であることが要件となっているが、未納税蔵置業務を委託している場合においては、この要件に受託会社の従業員を加えるよう要望する。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>揮発油税法基本通達第55条において、未納税蔵置場の指定の要件として、製造者等の従業員が当該蔵置場における揮発油の貯蔵、販売等の業務を統括する責任者として専ら従事していることと定められている。</p> <p>2006年の労働安全衛生法改正に伴う運営全面委託業務の拡大によって、油槽所は委託事業所が大半になってきていることから、受託会社の従業員も蔵置業務を統括する責任者として任命できるよう要望する。</p> <p>蔵置業務を統括する責任者を業務委託先の従業員とした場合でも、オンラインシステム等により、製造業者等において貯蔵数量の把握・管理が可能となっているため、本業務の遂行には支障がない。また、被許可者が事業所を定期的に監査することで、責任を全うする体制も確保できる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省、各税関

2-(16)	事業用航空機の修理改造検査の緩和
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	航空法第16条
要望の具体的内容	<p>航空法で定められている修理改造検査について、検査・合格済の機器と同じ型式の機器であれば、製造番号が異なっても修理改造検査を不要とするべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>航空写真撮影などの事業用航空機に新たな機器などを搭載する場合、航空法第16条の修理改造検査を受け合格する必要があるが、既に検査・合格済の機器と同じ型式の機器であっても、製造番号が異なる機器を搭載する場合には、再度の修理改造検査が発生する。</p> <p>修理改造検査は、簡単な場合でも時間が1ヶ月ほどかかり、費用も数十万円から数千万円かかる。しかも、その間、当該航空機は稼働することができない。例えば、迅速性を要する災害対応測量時に航空カメラなどの機材が故障すると、同型の代替機材を確保していたとしても、修理改造検査のために作業が中断されるといった問題が生じる。</p> <p>航空測量業界で主に業務として活用している、航空写真カメラや航空レーザ装置など、同型の代替機材を搭載しても航空の安全性に支障がないと考えられる機材については、一度修理改造検査に合格している機材と型式が同じであれば、代替品の検査を不要とすることが求められる。これにより、緊急性の高い業務等に無用な中断が生じなくなるほか、人件費なども含めた検査費用等のコストの削減が期待できる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局

2-(17)	追加型式設計変更手続きの簡素化
要望の視点	1.行政手続きの簡素化
規制の根拠法令	航空法第13条の2第3項 航空法施行規則第23条の4
要望の 具体的内容	<p>航空機設計国である米国においてSTC(Supplemental Type Certification:追加型式設計変更)が承認された場合、日本国での承認手続き(検査、審査)については、日米の基準が一致している部分をBASA(Bilateral Aviation Safety Agreement)に基づき省略することができる取扱いとすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>航空機的设计を変更する手段の1つとしてSTCという手法がある。STCの利用には、航空機設計国である米国にSTCを申請、承認された後、日本国でもSTCを申請、承認される必要があり、日米で重複してSTCの承認を得る手続きとなっている。現在、日本国と米国は設計に関する相互承認について、二国間取決めとなるBASAを締結しており、航空製品の耐空性の証明・試験に関わる相互承認が可能となっている。このBASAをさらに有効に活用し、日米で基準が一致している部分については、日本での承認手続きを省略できる取扱いとするよう要望する。相互承認の対象範囲を広げることができれば、手続きや作業の大幅な効率化が期待できる。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省

2-(18)	乗務員室又は客室と隔離されていないヘリコプターにおける貨物室への危険物搭載要件の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示(運輸省告示第五百七十二号)第18条2項
要望の具体的内容	<p>ヘリコプターには、その構造上、貨物室(貨物搭載場所)が乗務員室又は客室と隔離されていない機種が多くある。</p> <p>その場合、構造上貨物室(貨物搭載場所)は乗務員室又は客室の一部とみなされるため、危険物の搭載が出来ない。乗務員の他に貨物担当者を同乗させること等の対応により、一部危険物の搭載を可能とするよう要望する。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>航空法における危険物は消防法等と比較して範囲が広い。例えば、防虫スプレー、カセットコンロ用ガス、ライター、消火器、医薬品等様々な生活物資が危険物とされているが、それらについて法令上の梱包容器や数量を満たしていても、構造上貨物室(貨物搭載場所)が乗務員室又は客室と隔離されていなければ搭載することができない。</p> <p>ヘリコプターは、一般旅客の移動以外に、山間部や島嶼等といった僻地への生活物資の輸送、災害時などの復旧資材の輸送など重要かつ迅速な社会インフラである。しかし、この要件によって有効活用が出来ていない状況にある。例えば、乗務員の他に貨物担当者同乗させるといった対応により、こうした危険物の搭載を可能とするよう要望する。</p> <p>要望の実現によって、僻地での生活の質の向上、山間部や洋上施設における保守の合理化、災害時などの早期復旧における効果等が見込まれる。</p> <p>具体的な例:ライター、マッチ、ペンキ、アルコール飲料、灯油、軽油、ガソリン、タイヤ、ドライアイス、防虫スプレー、カセットボンベ、医薬品、バッテリー、発電機、漂白剤、農薬など</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局安全部運航安全課

2-(19)	操縦士学科試験の受験機会増について
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	対象法令なし（官報による公示）
要望の具体的内容	<p>操縦士学科試験について、既に米国や中国で導入されているコンピューター化を図ることなどにより、受験が随時実施できる体制とするべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>現行、操縦士の学科試験の実施は年6回が原則とされている。また、資格によっては年3回の受験機会に限られるものもある。</p> <p>学科試験の随時の実施により、事業者の事業計画に応じたタイムリーな操縦士養成が図られ、航空運送事業の根幹となる操縦士の養成が従来に比べて短期間でできることとなる。また、今後想定される操縦士不足に対してもフレキシブルな対応が可能となる。</p> <p>本要望については、「航空の安全分野における技術規制のあり方の検討について(報告書)」において、「平成24年度中を目途に、学科試験のコンピューター化に関する諸外国の実状等を調査し、我が国への導入の可能性や導入に当たり必要となる検討事項の抽出を行う。」とされているところであり、早急に検討をすすめ、結論を得るべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局安全部運航安全課

2-(20)	大規模小売店舗立地法に基づく届出手続の簡素化・迅速化
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、第11条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、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や交通協議、道路工事实施協議等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るとともに、説明会の開催についても極力軽減すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>①大規模小売店舗立地法第5条1項に基づき、大規模小売店舗を新設する場合、都道府県に届け出なければならない。しかし、届出までの事前協議や交通協議、道路実施協議等の長期化により、計画段階から開店までに1年半程かかるケースも多く、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、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、都道府県により提出部数が異なり、相当部数用意する必要がある都道府県もあるなど、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、意見が無い旨を届出者に通知したときは、8ヶ月制限が解除されるとしているが、自治体によっては、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。また、駐輪場の位置変更や営業時間・荷捌き時間の変更に関して説明会の開催を求める自治体もあるが、施行規則第11条2項にもある通り、大規模小売店舗の周辺の地域の生活環境に与える影響が軽微であることが明らかな場合は説明会開催が不要である旨を徹底すべきである。</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 警察庁

2-(21)	たばこ小売販売業の許可基準における距離基準の撤廃
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	たばこ事業法第23条 たばこ事業法施行規則第20条～22条
要望の具体的内容	たばこ小売販売業の許可基準における距離基準を撤廃すべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>予定営業所(たばこ販売を予定している店)と最寄りのたばこ販売店との距離が、たばこ事業法および同法施行規則で定められた基準距離を満たしていない場合、予定営業所に、たばこ小売販売業の許可はされない。</p> <p>経済的規制の典型である需給調整規制は早急に撤廃すべきであり、むしろ、未成年者喫煙防止取り組みの観点から、対面販売により、販売責任を全うできる店に許可すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省 財務局

2-(22)	たばこ小売販売業の許可手続の迅速化
要望の視点	1.行政手続の簡素化
規制の根拠法令	たばこ事業法第23条 たばこ事業法施行規則第20条～22条
要望の具体的内容	たばこ小売販売業の許可手続を迅速に行うべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>たばこ小売販売業の許可申請に際し、予定営業所(たばこ販売を予定している店)と最寄りのたばこ販売店に距離基準を設けているが、「製造たばこ小売販売業許可等取扱要領」では、その特例として、「最寄りの小売販売業者の営業所が休業店(正当な理由なく1ヵ月以上休業している)の場合は、予定営業所と当該休業店との距離は測定しない」とされている。</p> <p>しかし、休業店については、財務局から休業店舗所有者に廃業指導が行われ、廃業手続が終了した後に予定営業所への許可が行われるため、通常の許可申請に係る処理期間(※標準処理期間は2ヵ月と定められている)に加えて1～2ヵ月程余計に時間がかかっている。</p> <p>最寄り店が休業店の場合は、直ちに距離基準を満たしていると判断し、審査を行うべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省 財務局

2-(23)	保険薬局の指定に係る基準の見直し(近隣相場程度の賃貸借)
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	保険薬局及び保険薬剤師療養担当規則第2条の3 薬局業務運営ガイドライン
要望の 具体的内容	<p>薬局が、医療機関若しくは保険医の血縁関係者の所有の土地建物に関し、直接賃貸借契約を結ぶ際、近隣の賃借料と比較し妥当性が検証できれば、保険指定を受けられるようにすべきである。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>薬局から医療機関への利益供与を防ぐため、薬局は医療機関から経済的に独立していなければならないとされているが、薬局が、医療機関もしくは保険医の血縁関係者が所有する土地建物を直接賃貸借する際の、保険指定の是非について、各厚生局によって判断が異なる。</p> <p>そこで、薬局が当該土地所有者と不動産賃貸借契約を結ぶ際に、近隣の賃借料と比較衡量し妥当性が認められれば、保険指定を受けられるようにすべきである。</p> <p>※「保険指定に問題なし」との見解を示した厚生局は以下の通り。 東北厚生局 岩手・宮城事務所、関東信越厚生局 埼玉・千葉事務所、東海北陸厚生局 愛知・三重・岐阜事務所、近畿厚生局 奈良・滋賀・兵庫事務所、中国四国厚生局 広島・島根・山口・香川・徳島・愛媛・高知事務所、九州厚生局 宮崎事務所</p> <p>※「保険指定に問題あり」との見解を示した厚生局は以下の通り。 北海道厚生局 北海道事務所、東北厚生局 福島事務所、関東信越厚生局 栃木・茨城・東京・神奈川・群馬・長野事務所、東海北陸厚生局 静岡事務所、近畿厚生局 大阪・京都事務所、中国四国厚生局 岡山事務所、九州厚生局 福岡・鹿児島事務所</p>
制度の所管官庁 及び担当課	厚生労働省保険局

2-(24)	保険薬局の指定に係る基準の見直し(保険薬局による医療機関への不動産賃貸借)
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	保険薬局及び保険薬剤師療養担当規則第2条の3 薬局業務運営ガイドライン
要望の具体的内容	<p>保険薬局が所有又は賃借する不動産を保険医療機関に賃貸又は転賃借していることのみをもって、保険薬局と保険医療機関が「一体的な構造」または「一体的な経営」には該当しないとする解釈を徹底すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>平成20年3月31日付厚生労働省事務連絡「保険薬局の保険医療機関からの独立性に関する取扱いの明確化について」において、「薬局が所有又は賃借する不動産を保険医療機関に賃借又は転賃借していることのみをもって…(中略)…「一体的な構造」又は「一体的な経営」には該当するものではないこと。」とされている。</p> <p>しかし、関東の一部の事務所では、保険薬局が賃借する不動産を保険医療機関に転賃借し、その医療機関に隣接して保険薬局を開局することについて、当事務連絡は、保険薬局として、その医療機関に隣接して経営を行わない場合にのみ限るとの見解を示している。</p> <p>本件に関し、各事務所によって見解が異なることから、上記通知にそった解釈を徹底するよう、厚生労働省は指導すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	厚生労働省保険局

2-(25)	保険薬局の指定に係る基準の見直し(医療機関との同一テナント内における薬局開設)
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	保険薬局及び保険薬剤師療養担当規則第2条の3 薬局業務運営ガイドライン
要望の 具体的内容	<p>同一ビルやテナント内において保険薬局と保険医療機関が併存できるよう、ビルやテナントの共用部を公道とみなし、構造的な独立として定義、明確化するよう指針を発するべきである。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>薬局は医療機関から経済的、機能的、構造的に独立していなければならないとされており、「構造的な独立」については、一般には公道で隔てることが求められているが、同一のビルやテナント内等では、構造上、薬局と医療機関とを公道で隔てるのが困難な場合が多く、薬局の開設に支障が生じている。</p> <p>例えば、全国の厚生局は、ビル内の同一フロアに保険薬局と保険医療機関のみが入居する場合、そのフロアの通路は医療機関の患者しか通らないため公道とみなすことが出来ず、当該薬局は保険指定を受けられないとの見解を示している。一方、同一フロアに不特定多数の人が集まる他業種(本屋、雑貨屋等)が1店舗ないし2店舗存在する場合、フロアの通路を公道とみなし保険薬局の指定を受けられるが、厚生局によって、業種によりフロアの通路を公道とみなすか否か判断が異なるケースもある。</p> <p>実際に、ビルに医療機関が入っているケースは多く、患者の立場からは同一フロアに薬局があった方が利便性が高い。このような建物にはほとんどの場合共用部分があり、そこを公道とみなすことで「構造的な独立」を確保することができる。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	厚生労働省保険局

2-(26)	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	2009年薬事法施行規則改正省令
要望の具体的内容	<p>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。</p> <p>②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）。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>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が、顧客より相談があった場合は説明義務が有る）。</p> <p>なお、昨年度同様の要望を提出したところ、厚生労働省から、「一般用医薬品は…（中略）…リスクを併せ持つものです。したがって、その適切な選択と適正な使用を確保するためには、専門家が対面で情報提供・相談応需を行って販売すべきです」との回答があった。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。</p> <p>今後の高齢化進行に伴い、交通弱者となった顧客が増加する点、小売店数が継続して減少している点を鑑みても、近隣のコンビニエンスストアを日常的に利用する機会は多くなっている。こうした社会環境の変化に対応できる、便利な店舗としての役割として、医薬品の取扱いは必須と考える。</p> <p>②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、実質的に既存の医薬品販売業に従事する者しか受験できず、異業種からの参入が非常に困難な状況にある。</p>
制度の所管官庁及び担当課	厚生労働省

2-(27)	イモビライザを無効化する機器の所持等の制限を目的とした法令の制定
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	
要望の具体的内容	<p>自動車盗難対策として最も効果的であるイモビライザ(電子的なキーの照合による自動車盗難防止システム)を無効化する器具の所持を、業務その他正当な理由による場合を除いて、制限することにより、自動車の盗難防止を図るべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>現状、イモビライザを無効化する機器の所持等を目的とした法令、規制はない。</p> <p>近年、自動車の盗難を防止するために車両に装備している「イモビライザ」の機能を無効化する器具を用いた盗難が増加し、反社会的勢力および不良外国人の資金源になっている。現在、何の規制もないためインターネット上で購入できる場合もあり、この器具が広く流通するに至っており、所持できること自体が問題となっている。また盗難車両を用いた二次犯罪も発生している。</p> <p>このような状況に対し、何ら対策を講じなければ、自動車盗難が増加し続け、消費者がイモビライザ装着車を選好したとしても自動車盗難に遭うことを防ぐことができない。</p> <p>住宅侵入犯罪が増加したときに、その対策として「特殊開錠用具の所持の禁止等に関する法律」(いわゆるピッキング防止法)が制定したように、イモビライザを無効化する器具の所持等を法律で規制し、国民の財産を守る方策を講じる必要がある。</p> <p>類似した立法目的を有するピッキング防止法の施行後、住宅侵入犯罪の認知件数が激減したことと同様に、本要望の実現により、自動車盗難を激減させることが期待できる。また、反社会的勢力等の資金源を断つことにつながり、社会の安全・安心に寄与しうる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁、国土交通省、経済産業省

2-(28)	自動車リサイクルシステムを活用した盗難車の不正輸出防止
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	
要望の具体的内容	<p>中古自動車を部品に解体し、輸出する際の通関手続時に、輸出申告者が自動車リサイクル法に基づくマニフェストを税関に提示することにより、無許可解体業者等による盗難車の不正輸出の防止を図るべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>自動車は一旦部品に解体されてしまうと、その部品が盗難車のものか判別する手立てがないため、現状、盗難車は大半が解体され、中古自動車部品として不正に輸出されている。不正輸出防止に向け、新潟港では自動車リサイクルシステムを活用した独自の取り組みが行われている。</p> <p>平成22年に公表された「自動車リサイクル制度の施行状況の評価・検討に関する報告書」では、盗難車の不適正解体への対策を検討課題に挙げているが、今後、関係省庁が協力し、新潟港の取り組みを全国の港に拡大するよう要望する。</p> <p><新潟港の取り組み></p> <p>自動車リサイクル法により都道府県知事の許可を受けた解体業者は、同法の再資源化の基準に従って解体を行い、解体自動車の全部を製品の原材料として利用するものとして輸出する場合に限り、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に抵触せず、輸出が可能である。現在、新潟では、この制度の担保措置として義務付けられている解体自動車の全部利用に係る電子マニフェスト(移動報告)の画面印刷物の提出を輸出申告時に求めるなどして、不正輸出の防止を図っている。盗難車の不正輸出の場合、無許可解体業者が盗難車を解体しているケースが多いが、これらの業者では、電子マニフェストの画面印刷物の提出は不可能で、不正輸出の防止だけでなく、無許可解体業者の排除にも効果を発揮している。本来、税関での輸出貨物の審査は、関税法第70条の規定に基づき他法令において必要があると定められた貨物についてのみ行うものである。新潟の取り組みは根拠法令・条例等によらず、新潟県、県警、税関の連携による運用で行っている。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁、財務省、経済産業省、環境省

2-(29)	インターネットオークションにおける盗品カーナビの流通阻止
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	古物営業法第21条の2、3
要望の具体的内容	<p>インターネットオークションにおける盗品カーナビの流通を阻止するため、相手方確認の強化および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>
規制の現状と要望理由等	<p>インターネットオークションを通じて盗品カーナビの流通を阻止するための規制、自主規制が存在していない。</p> <p>平成21年度に総合セキュリティ対策会議がまとめた報告書において、インターネットオークション事業者に対し「出品時のカーナビの製造番号の記載の義務化」、「製造番号に係る部分の画像の掲載の推奨」、「盗品と疑わしきカーナビの製造番号の検索可能化」などを行うことが望ましい旨記述され、一部のインターネット・オークション事業者においてはこれらの対策が実施されている。</p> <p>しかし、部品を目的とした盗難の2割以上がカーナビ被害であり(2011年警察庁統計データ)、被害件数は依然として多い状況にある。</p> <p>そのため、盗品カーナビの流通阻止を目的にインターネット事業者における出品者確認の強化および申告義務違反に対する出品者の行政処分・罰則の規定を設けるべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁