

2-(1)	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 自動車局

2-(2)	タグアクスルトラクタの導入促進
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	道路運送車両の保安基準第4条の2、第5条 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示第8条
要望の 具体的内容	<p>自動車の連結車両総重量(GCW)は駆動軸重に応じて算出されることとなっているが、これを見直し、タグアクスル(荷重のみ支えて空回りするだけの軸)を装備するトラクタの導入を促進すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>自動車の連結車両総重量(GCW)は、駆動軸重に応じて決定されているが、一つの車軸にかかる荷重は10トン以内と定められている。このため、大きなGCWを確保するためには、複数の駆動軸を装備することが必要となる。</p> <p>欧州では、タグアクスル(荷重のみ支えて空回りするだけの軸)で一つの車軸にかかる荷重を分担することにより、大きなGCWを確保することが可能な制度となっている。</p> <p>タグアクスルは、複数の駆動軸を装備する場合と比較し、燃費、車両価格、タイヤ寿命などの面で優位性が認められるため、わが国においても連結車両総重量の考え方を見直し、タグアクスルトラクタの導入を促進すべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	国土交通省道路局道路交通管理課、自動車局技術政策課

2-(3)	ブローバイガス還元装置に関する要件の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	道路運送車両の保安基準31条（ばい煙、悪臭のあるガス、有害なガス等の発散防止装置）
要望の具体的内容	<p>現在作られているエンジンについては、ブローバイガス還元装置を備えなくても環境に対する影響は変わらないため、一定の要件を満たすエンジンについてはこれを不要とするよう、要件を見直すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>日本ではブローバイガス還元装置を装備することが義務化されているが、諸外国ではこのような要件はない。これは、現在作られている新しいエンジンにおいてはブローバイガス還元装置を装備しなくとも、環境に対して悪影響を与える構造にはなっていないためである。</p> <p>例えば欧州の事業者が日本へ自動車を輸出する場合、この要件に合わせて本来不要な装置を付加するか、それが困難な場合はクランクケースを作り替える必要が生じるなど、多大なコストを要することになる。これは事実上、日本への輸出を不可能としていることになる。</p> <p>本要望の実現により、運送事業者やバス事業者が輸入車も含めた多様な車両の利用が可能となるほか、日本の企業についても本来不要である装置を装備する必要がなくなり、コストの削減が可能となる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国交省 自動車局 環境政策課

2-(4)	登録自動車のナンバープレート封印に関する資格要件の統一
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11条、第28条の3 道路運送車両法施行規則第13条
要望の具体的内容	登録自動車のナンバープレート封印制度について、資格要件を簡素化し、全国統一の運用を図るべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>ナンバープレートの封印権は、ディーラー、中古車販売店、行政書士に認められており、「売買に関わる業(新規登録など)」と「売買に関わらない業(住所変更など)」で権限が分かれている。かつては「売買に関わる業」はディーラーや中古車販売店に、「売買に関わらない業」は行政書士に限られていたが、通達により、行政書士も「売買に関わる業」においての権限を認められた。しかし、実際の運用は各運輸支局に任されており、行政書士が「売買に関わる業」としての権限を認められないことがあるのが現状である。</p> <p>こうした状況を踏まえ、自動車の所有・使用者の混乱を回避するためにも、全国統一の運用を行う必要がある。具体的には、一定の条件を満たす自動車販売業者、行政書士に封印権を認め、複雑な資格種別を排して、原則として一資格とすべきである。</p> <p>要望の実現により、自動車流通の円滑化、自動車所有・使用者の車両管理の効率化が期待される。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省 自動車局

2-(5)	自動車の移転登録時における旧ナンバープレートの後返納の可能化
要望の視点	4.その他
規制の根拠法令	道路運送車両法第16条
要望の具体的内容	<p>自動車の移転登録時の旧ナンバープレートの返納について、全国的に後返納を認めるべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>自動車の移転登録時の旧ナンバープレートの扱いについては、運輸支局により運用が異なっている。例えば、関西地方の運輸支局では旧ナンバーを返納してから新ナンバーが交付される一方、関東の運輸支局では新ナンバーが先に交付され旧ナンバーを後返納することが認められている。</p> <p>ただし、旧ナンバープレートを先に返納しなければならない場合、車両にナンバープレートが付けられない期間が発生し、この間は車両を使用できない。</p> <p>自動車の効率的利用を図る観点から、移転登録時の旧ナンバープレートを後返納とする取扱いを全国的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 自動車局

2-(6)	特殊車両通行許可の期間の延長
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	国土交通省 道路法第47条1項、車両制限令第3条
要望の具体的内容	<p>現行制度では最大2年間とされている特殊車両の通行許可期間について、可能な限り延長すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>一定の規格を超える車両が道路を通行する際に必要な「特殊車両通行許可制度」の許可期間は、最大2年間とされている。</p> <p>規格を超える車両でも「特殊車両通行許可制度」によって通行許可を得られるが、申請の窓口も道路管理者ごとに異なっているなど、申請に係る手続きが煩雑であり、負担が大きい。</p> <p>こうした状況を踏まえ、許可期間を例えば最大4年間など、可能な限り延長すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省 道路局

2-(7)	緊急通行車両への優先給油に係るルールの方策
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>国と地方自治体が協力し、「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、緊急通行車両認定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。</p> <p>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、国と自治体が協力し、緊急通行車両への優先給油に係るルールを策定するよう要望する。</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」(2012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。(2011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-(8)	限定近海船への船舶料理士の乗船不要化
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	船員法第80条 船内における食料の支給を行う者に関する省令
要望の具体的内容	<p>総トン数1,000GT以上の限定近海船(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)に限り、船舶料理士資格船員の乗船義務を不要とすべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>遠洋区域もしくは近海区域を航行する1,000GT以上の船舶については、船舶料理士資格を持つ船員を最低1名以上乗船させることが義務付けられており、限定近海船においても船舶料理士有資格者を乗船させなくてはならない。</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ほとん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(下船や退社の阻止)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さらに難しくなることが想定される。</p> <p>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> <p>なお、本件については、規制改革ホットラインに要望を提出し所管省庁からの回答が示され、遠洋区域・近海区域を航行する船舶全般についての資格者必要性から対応不可とされたが、当要望は、船舶料理士資格者の乗船義務のない沿海船と、航行区域や作業内容の面で実態的に近い運用がなされている限定近海船に限った要望であることから、改めて要望を提出するものである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省 海事局



2-(9)	米国、欧州との乗員資格、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等	<p>米国や欧州といった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> <p>本件については、「航空の安全分野における技術規制のあり方検討会」の報告書の中で、「あらゆる機会を利用して働きかけを行っている」、「協議を進める」とされているが、加速して作業を進めるべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局

2-(10)	操縦士学科試験の受験機会の増加
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るとともに、従来よりも短期間での養成が可能となる。また、今後想定される操縦士不足についても、柔軟な対応が可能となる。</p> <p>本要望については、規制改革ホットラインに提出した要望に対して「諸外国の実状等の調査を行い、課題公平性確保のための問題数、予算、システム開発等の抽出を行ったところです。今後、これらの課題を踏まえ、導入の可能性について検討する予定です。」との回答が示されているところであるが、検討を加速させ、早急に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

2-(11)	航空機登録記号の変更
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、航空機登録令、航空機登録規則
要望の具体的内容	既に国内で登録している航空機の登録記号(JA○○○○)の変更を可能とすべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>わが国には、航空機の登録記号を変更する制度が存在しない。したがって、一度登録した航空機の登録記号は、海外に輸出し、他国で登録およびその抹消登録をした上で国内に再輸入し、再登録(実際には新規登録)をしない限り変更することができない。</p> <p>運航会社は、中古航空機を国内取引にて取得し使用するにあたり、自由に登録記号を変更したいニーズがある。しかしながら、上記のとおり現状は、莫大な費用と手間が必要となり、現実的には困難な状況である。</p> <p>米国では登録記号を変更することが可能であり、日本においても同様の取扱いとすべきである。</p> <p>機体にもよるが、海外に輸出して登録記号を変更する場合と比較し、1件当たり約2,000万円程度の費用削減が可能となる。また、多様な顧客のニーズにも柔軟に対応することができる。</p> <p>なお、航空機は日本で登録すると、航空局の管理する航空機原簿に記載されるため、登録の内容、抵当権の付加等の情報(経歴)が過去にさかのぼってすべて把握可能となっている。また、過去に登録を抹消した航空機の登記簿も航空局には保管されているため、登録記号の変更が可能となったとしても、管理上の問題は生じないと考えられる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省 航空局

2-(12)	航空障害灯の設置基準の緩和
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	航空法第51条 航空法第81条 航空法施行規則第127条 航空法施行規則第174条
要望の具体的内容	<p>中光度白色航空障害灯に関する「光源の中心を含む水平面下5度より上方のすべての方向から視認できるもの」との設置基準について、航空機の最低安全高度との関係から運行に支障が生じない場合は、水平面より上方から視認できるものであれば認められるよう、基準を緩和すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>航空法施行規則第127条では、中光度白色航空障害灯の設置基準として、「灯光は、光源の中心を含む水平面下5度より上方のすべての方向から視認できるもの」と規定されている。</p> <p>送電鉄塔への中光度白色航空障害灯の設置にあたっては、設置個所周辺地域に対する眩しさの検討(グレア検討)を行った上で設置可否を判断することとなっている。その結果、周辺に施設等が存在する場合には中光度白色航空障害灯の設置ができないことがあり、よりコストのかかる昼間障害標識(赤色塗装)等の代替策を講じる必要がある。</p> <p>送電鉄塔の設置場所は山間部や平野部など様々であるが、「設置物件の高さ」と航空法施行規則第174条に定める「航空機最低安全高度」を勘案した灯光の視認性を踏まえると、必ずしも水平面下5度より上方から視認できなくとも航空機の運航に支障はないものと考えられる。</p> <p>したがって、設置物件の状況(高さ、周辺地域の施設状況等)と航空機の最低安全高度に応じて、水平面より上方から視認できるものを認めるよう、基準を緩和すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(13)	無人航空機による管制空域の飛行実現に向けた法体系の整備
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>無人航空機による管制空域の飛行を実現するため、航空法等において無人航空機の定義やその運用に係る法体系を整備すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>無人航空機は、気象観測、災害観測、地形観測、大規模農業(農薬散布等)や防衛など、今後、様々な領域での利活用が期待できる。</p> <p>例えば、高高度無人航空機の開発を進めるためには、無人航空機による管制空域の飛行が不可欠であるが、現行の航空法では「飛行に影響を及ぼすおそれのある行為」とみなされ、非管制空域を中心に飛行せざるを得ない状況にある。</p> <p>そのため、無人航空機の種別(機体規模/性能、飛行空域)に応じた定義付けおよび管制空域を飛行する場合におけるの所要の法整備を行うべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局

2-(14)	航空機に対する保安業務の国への移管
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	国家民間航空保安プログラム
要望の具体的内容	<p>現在、航空会社が行っている以下の保安業務については、業務の性質や諸外国における対応を参考に、国が実施する保安業務として見直すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイジャック防止検査(機内持込手荷物検査)</li> <li>・受託手荷物検査</li> <li>・地上作業監視業務</li> <li>・航空関係者等保安検査</li> <li>・貨物ターミナルビル監視業務</li> <li>・到着手荷物引き取り場から出発エリアへの逆流防止業務</li> </ul>
規制の現状と要望理由等	<p>わが国において航空保安検査は、国家民間航空保安プログラムに基づいて航空運送事業者の責任において行うこととされている。そのため、高額な保安検査機器の設備費用や、民間の警備業者への検査業務委託費用などは、航空運送事業者が全額を負担している。国土交通省は分担金(補助金)の名目でその費用の半額を負担しているが、その原資は航空運送事業者から徴収した保安料である。</p> <p>本来、ハイジャック等の犯罪防止およびテロ対策は、警察権力等の法的強制力を有する国家機関が実施すべき業務であると考えられる。しかしながら現状の検査業務は、航空運送事業者から民間の警備会社に委託しているため、あくまで旅客の協力による任意での対応となっており、危険因子の排除を強制的に行うことができない。</p> <p>米国では、ハイジャック検査業務等を国土安全保障省運輸保安庁(TSA)が、欧州、アジア等では空港管理者または当局が実施しており、わが国においてもこうした事例を参考に保安業務を国が実施するよう見直しを行うべきである。</p> <p>国が保安業務を実施することにより、諸外国との比較で遜色のない保安体制が構築されることとなる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局、警察庁

2-(15)	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、2011年「規制・制度改革に係る方針」において閣議決定され一定の取り組みが進んで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・港における業務の一元化もしくは省庁間連携等により、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(Customs)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。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おらず、便到着にあわせてそれぞれの係員を派遣している。しかし、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も散見される。</p> <p>CIQ業務の一元化、もしくは省庁間連携等により、より迅速かつ柔軟にCIQを行う体制を整備することができる。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、観光立国実現に資することとなる。</p> <p>観光を成長エンジンとして戦略的に観光立国を実現するためには、CIQの効率化が不可欠である。本年6月に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」においてもCIQの改善が言及されたことを踏まえ、CIQ業務の簡素化・効率化に向けた議論や検討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-(16)	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、通関代手手数料の増加(輸入諸掛)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> <p>なお、規制改革ホットラインでは、「税関における取締りの実効性を確保するため、その基準等を公表することは適当でない」との回答が示されたが、要望の趣旨はAEO認定事業者に限定した再輸出免税適用時の輸入申告における審査の簡素化である。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省 関税局



2-(17)	関税・輸入消費税の包括延納における担保額の固定化
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9条の2第2項、第9条の6、同法施行令第8条の2、第8条の4、消費税法第51条第2項、地方税法第72条の103第1項
要望の具体的内容	包括延納における担保額について、過去の実績に基づいた定額とするなど柔軟な制度を設けるべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>包括延納を行う輸入者は、想定される関税・輸入消費税額を試算し担保を購入した上で税関に差し入れている。</p> <p>この担保金額については、ある程度余裕をみた金額を設定しつつ、そのバランス管理を行っている。ただし、種々の理由で担保額が不足となる事態には、輸入が滞ったり、また場合によっては本船が滞船することで、納期に間に合わない事態が生じている。</p> <p>諸外国の制度を参考に、過去の実績に基づいた定額(例えば前年実績の3ヵ月分の10%)とするなど、柔軟な制度を設けるべきである。年度途中で金額が不足しても輸入が滞ることがなくなり、円滑な物流が確保されるほか、担保額の管理に係る事務手続きの簡素化が期待される。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

2-(18)	国際クーリエに関する輸入申告制度の見直し
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	関税法第95条、関税法施行令84条、関税法基本通達95-2
要望の 具体的内容	<p>国際クーリエの輸入申告に関して、海外の輸出者の運送依頼書をもって国際クーリエ業者を税関事務管理人として届け出たこととともに、税関事務管理人が代理として申告できるよう見直すべきである。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>国際クーリエの輸入について、荷受人がその内容を知らされないまま荷受人の名前で申告が行われる可能性があり、不正確な品名や価格に基づく申告などコンプライアンス上の問題が生じている。また、税関の事後調査においても国際クーリエの輸入についての問題を指摘されることがある。</p> <p>関税法第95条は本邦に住所及び居所を有しない場合、税関事務管理人を申告者が届ければ本邦に住所及び居所を有しないもの（以下、海外の輸出者）が輸入申告ができるとしているが、その手続きを海外の輸出者自らが行うことは困難であろうと考える。</p> <p>国際クーリエの場合は海外の輸出者の運送依頼書をもって国際クーリエ業者を税関事務管理人として届け出たこととともに、税関事務管理人が代理として申告できるよう見直すべきである。</p>
制度の所管官庁 及び担当課	財務省関税局

2-(19)	輸出申告価格の事後訂正に関する税関ごとの対応の統一化
要望の視点	2.基準や要件の見直し
規制の根拠法令	関税法基本通達
要望の具体的内容	<p>輸出申告価格の事後訂正に関して、税関ごとに対応が異なっているため、対応の統一化を図るべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>基本通達67-1-14において輸出申告価格の事後訂正は税関様式C-5200で簡便に行うことができるように定めてあるにもかかわらず、各税関においては従来通り「御願書」の提出を要求する、あるいは事後訂正自体を受理しないという対応がなされる場合がある。</p> <p>税関に基本通達の取扱いが浸透していないために折衝等に多大な時間を要しており、早急に対応の統一化を図るべきである。</p> <p>なお、基本通達67-1-14(4)では、67-1-4(1)の二に従って申告した価格と決済価格に差がある場合、その差が一定価格未満の場合には事後訂正を省略できるとの定めがあるが、そもそも申告時の価格が最終のものであるとの関税法の主旨に鑑み、誤りでない場合の事後訂正を不要とするべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省 関税局 業務課

2-(20)	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、建築基準法
要望の具体的内容	<p>大規模集客施設の立地可能用途地域を現行の3用途地域から6用途地域(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、工業地域)に拡充すべきである。</p>
規制の現状と要望理由等	<p>都市計画法・建築基準法の改正(2006年5月31日公布、2007年11月30日施行)により、床面積1万㎡超の大規模集客施設の立地可能地域が、6地域(第二種住居、準住居、工業、近隣商業、商業、準工業)から3地域(近隣商業、商業、準工業)に限定された。</p> <p>都市計画法の改正に際しては、附則第12条において、法施行後、5年を経過した場合において、法改正による状況について、検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるとされている。法施行後、5年以上が経過していることから、当初の目的に適ったまちづくりが行われているかどうかなどの実態調査をしたうえで、大規模集客施設の立地可能用途地域の拡充を含めた制度の見直しが求められる。</p> <p>なお、2012年7月10日に閣議決定された「規制・制度改革に係る方針」においても、大規模集客施設に対する立地規制の見直しについて、「第二種住居地域、準住居地域および工業地域の3地域(とりわけ工業地域)における大規模集客施設の立地に係る関係者の様々な意見を聴取しつつ、法改正の趣旨も踏まえ、検討を行い、結論を得る。」とされており、用途地域の拡充を検討すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(21)	低層住居専用地域へのコンビニエンスストア出店の可能化
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	建築基準法別表第二 用途地域等内の建築物の制限(第27条、第48条、第68条の三関係) (い)(ろ) 建築基準法施行令第130条の3
要望の具体的内容	用途地域における店舗の建築制限を緩和し、床面積の合計が $200\text{m}^2$ 以内の店舗を全国一律に、第一種低層住居専用地域内および第二種低層住居専用地域内に建築することができる建築物とすべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>建築基準法では、第一種低層住居専用地域内および第二種低層住居専用地域内に建築可能な店舗として、それぞれ<math>50\text{m}^2</math>、<math>150\text{m}^2</math>以内のものしか認めていないため、標準装備(生活用品の販売の他、ATMサービス、トイレ、コピー機等の設置)を施したコンビニエンスストア(約<math>200\text{m}^2</math>)の出店はほぼ不可能である。</p> <p>今後、本格的な高齢社会が到来する中、高齢者にとって自宅から近くにあるコンビニエンスストアは重要な生活インフラであり、買い物難民対策に資するものである。また、コンビニエンスストアは、災害時に生活物資の調達、集合場所としても有効に活用できる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

2-(22)	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2項、第6条2項、大規模小売店舗立地法施行規則第3条3項、第6条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、道路工事実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カ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およ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カ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カ月制限の対象となり、届出後8カ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カ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カ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> <p>※昨年度も同様の要望を出したが、②③について経済産業省は規制改革ホットラインへの回答の通り徹底すべきである。</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-(23)	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 要望理由等	<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> <p>※「2011年度経団連規制改革要望」において同様の要望を提出したところ、経済産業省から、「各法運用主体が独自の原単位等を定めることが可能である。加えて、設置者も、これらの算出式又は地域の基準によることが適当でない場合は、既存類似店のデータ等その根拠を示して他の方法で算出することができる。したがって、法運用主体および業界を代表する団体等に対して、ピーク率は店舗の実態に即して法運用主体および設置者において設定し届出することが可能となっている旨を適切に情報提供することで対応したい」との回答があった。この旨周知徹底すべきである。</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

2-(24)	医薬品卸売一般販売業の許可取得に関する規制緩和
要望の視点	3.規制・制度の撤廃や見直し
規制の根拠法令	薬事法第24条、26条
要望の 具体的内容	<p>医薬品の流通過程における物流センター(仕分けセンター)の運営を行う事業者には義務付けられている医薬品卸売一般販売業の許可取得、薬剤師等の配置を不要とすべきである。</p> <p>(参考:薬事法(抄)) (医薬品の販売業の許可) 第24条 薬局開設者又は医薬品の販売業の許可を受けた者でなければ、業として、医薬品を販売し、授与し、又は販売若しくは授与の目的で貯蔵し、若しくは陳列(配置することを含む。以下同じ。)してはならない。</p>
規制の現状と 要望理由等	<p>現状、総合小売事業者の物流センター(仕分けセンター)において、医薬品の仕分け・配送する場合には医薬品卸売一般販売業の許可が求められ、管理薬剤師の設置等が義務付けられている。</p> <p>医薬品メーカー等から総合小売事業者の各店舗までの流通過程の中で、店舗への医薬品の納品を効率化するために共同配送(センター)化し、その運営を3PL(サードパーティーロジスティクス)事業者等に委託している。この3PL事業者等は、店舗からの発注に基づき総数量でセンターに持ち込みされた医薬品を、店舗別に販売単位で仕分け配送している。医薬品の所有権・処分権は、店舗納品時に医薬品メーカー等から総合小売事業者に移転・付与されるため、3PL事業者等は医薬品の「販売・授与する業務」を行っているわけではない。また、センターでの滞留時間は最大でも24時間以内であり、仮に作業の過程で医薬品の包装に破損等が生じた場合は流通ルートから排除されるため医薬品の取扱いに関する専門知識が求められる訳でもなく、実際に薬剤師に依頼する業務も無い。かかる点から、医薬品卸売一般販売業許可の取得は不要である。</p> <p>本規制が撤廃されれば、物流の効率化に向けた取組みが容易になるとともに、流通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	厚生労働省



2-(25)	酒類販売業免許における通信販売の取り扱いに関する要件緩和・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	酒税法第9条第1項
要望の具体的内容	通信販売酒類小売業免許において全ての酒類の通信販売を可能とすべきである。
規制の現状と要望理由等	<p>通信販売において2県以上に跨る酒類販売を行う際、新規参加者は「通信販売酒類小売業免許」を取得する必要があるが、同免許を付与された者が通信販売により販売できる酒類の範囲は、国産中小製造業者(カタログ等の発行年月日の属する会計年度の前会計年度における酒類の品目ごとの課税移出数量が、すべて3,000k未満である製造者)が製造、販売する国産酒類または輸入酒類に限られている。一方で、昭和以前に取得した「一般酒類小売業免許」を持つ既存事業者の場合、「小売販売全て」が認められているため、販売商品やチャネル(インターネット含む)を問わず販売が可能である。</p> <p>このため、通信販売をする際、「リアル店舗の酒売場が取得した昭和以前の一般酒類小売業免許」を使用して事業展開している。結果、受注窓口やカタログを酒類以外の商品と別々に設け、酒類はリアル店舗の酒売場が受注する運用となり、消費者に分かりにくさ・不便さを押し付けている。また、免許取得時期により既得権益が保護されるという、事業者間の不公正な事業環境も生じている。</p> <p>要望が実現した場合、酒類販売業者間の公正な事業環境が整備され業界が活性化すると共に消費者にとっての利便性が増大することが見込まれる。</p>
制度の所管官庁及び担当課	国税庁 課税部 酒税課

2-(26)	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> <p>※昨年度、同様の要望を提出したところ、財務省から「たばこ事業法における小売販売業の許可にかかる距離基準については、たばこ小売店の乱立を抑制することによって、小売業者の経営の安定を図るとともに、未成年者喫煙防止の社会的要請や不正取引防止の観点からも重要な役割を果たしていることから、引き続き必要な措置である」との回答があった。</p> <p>しかし、たばこ販売のみの小売業者では安定した収益は困難であり、距離基準を撤廃した場合に小売業者が激増・乱立するとは考えにくい。また、未成年者喫煙防止やたばこの不正取引防止を図るためには、距離基準よりも寧ろ、対面販売により、販売責任を全うできる店に許可した方が効果的と考える。</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省 財務局